EL MAR EN LA HISTORIA DE AMÉRICA

Mario Hernández Sánchez-Barba

COLECCIONES
MAPFRE
1492

El mar es una fuerza perenne, que educa y disciplina, sustenta y derriba, vivifica y destruye. Se ejerce sobre el mundo entero y, desde la aparición del género humano, favorece e impide a la vez la peregrinación del hombre por la Tierra. En la historia del mar se han distinguido tres períodos: el mediterráneo o de aprendizaje; el atlántico, de plenitud y madurez en los grandes ensayos y adquisiciones; y el período pacífico o de expansión total. Los reyes de Castilla, desde Fernando I hasta que se produjo el cambio reconquistador con Fernando III, buscaban la expansión hasta el mar. Tres grandes núcleos interiores: Burgos, Toledo y Córdoba, se articulaban sobre tres grandes puertos abiertos al Cantábrico, Atlántico-Guadalquivir y Mediterráneo: Bilbao, Sevilla y Cartagena. Desde ese espacio se produjo la expansión de efectos planetarios que tuvo su lugar de lanzamiento en Portugal hacia el Este y en Castilla hacia el Oeste. Mario Hernández Sánchez-Barba estudia en esta obra los significados históricos que el mar ha tenido en la historia de España con relación a América.

Mario Hernández Sánchez-Barba (Sta. Cruz de Tenerife, 1925). Doctor en Historia e Historia de América. Catedrático de la Universidad Complutense de Madrid. Obras: *La última expansión española en América* (1957), *Historia universal de América* (1963), *Historia de América* (1981).

Colección Mar y América

EL MAR
EN LA HISTORIA DE AMÉRICA

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de Colección: Fernando de Bordejé
Diseño de cubierta: José Crespo

Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-281-7 (rústica)
ISBN: 84-7100-282-5 (cartoné)
Depósito legal: M. 20228-1992
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, Km. 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

MARIO HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA

EL MAR EN LA HISTORIA DE AMÉRICA



EDITORIAL
MAPFRE

A mis hijos Mario y Ana
y a mis nietas Beatriz y Lucía,
con mucho cariño

ÍNDICE

APÉNDICES

INTRODUCCIÓN

El gran oceanógrafo Karl Haushofer nos describe el mar como un bien primitivo de todos los hombres, al tiempo que su perpetuo enemigo mortal desde el comienzo de la historia de la humanidad. Una fuerza perenne que educa y disciplina, sustenta y derriba, vivifica y destruye, que se ejerce sobre el mundo entero, y que desde la aparición del género humano favorece e impide, a la vez, la peregrinación de éste por la tierra.

Efectivamente, en todas las épocas los hombres se han lanzado al mar, ávidos de participar de los bienes que encierra y de los tesoros de posibles remotas tierras, porque todo acceso a la costa, aun aquel que fuese más insignificante, con tal de que disponga de puertos utilizables y aguas navegables, permite, en principio, la participación en el tráfico marítimo mundial.

El valor económico y la fuerza educativa del Océano son inmensos e inapreciables para un pueblo, para la sociedad. La intervención de las naciones cultas en el tráfico marítimo es un índice indirecto de su importancia económica y política. Sin embargo, de tal política económica emana un brillo que es engañoso para muchos, pues toda nación que cifra su fuerza en el tráfico marítimo comercial se convierte, inevitablemente, de una manera u otra, en esclavo suyo. En tiempo de paz esto pasa inadvertido porque predomina la condición del mar como factor de unión; pero en la guerra ocurre todo lo contrario, entonces aparece su enorme fuerza dispersadora y toda la hostilidad del líquido elemento, el cual rechaza de sí a los pueblos que no lo dominan, aislándolos y privándolos de toda clase de recursos. La libertad de los mares no existe para todos; el mar es libre para aquel que lo domina; de esta manera,

educa con miras a lo grande, a lo vasto, pero también fomenta la ambición del poder exclusivo, absoluto y totalitario.

La historia ha tenido un enfoque preferentemente continental, lo cual ha sido causa de que sus temas se expongan y se traten con mucha mayor detención. Las acciones bélicas decisivas son terrestre antes que navales, pese al hecho de que éstas, con mucha frecuencia, deciden por siglos enteros los destinos de las naciones. Las potencias marítimas, al captar y dirigir a voluntad las fuerzas y energías económicas y políticas de los océanos, ejercen sobre la política general un influjo tan hondo que, a menudo, llega a poner en sus manos la propia llave de la política mundial. Entre los océanos que desempeñaron tan trascendental papel en el pasado, y que están llamados a seguir desempeñándolo en el presente y en el porvenir, el primer lugar está ocupado por el Atlántico, pero no van a la zaga el Índico y el Pacífico. Resulta sorprendente que, a pesar de su enorme importancia para la vida continental, no se haya destacado en toda su fuerza e importancia su papel geopolítico.

Se ha dicho insistentemente que el mar no separa sino que une a las naciones. En cierto modo, este aserto tiene absoluta razón, aunque el ejemplo americano nos muestra a las claras de qué manera el mar separó durante milenios partes importantes de la gran familia humana. El que las aguas sirvan para aproximar a los hombres dice por sí mismo que el mar es un camino, lo que nos lleva a estimar las rutas de tipo acuático. El hombre se planteó el problema de utilizar las aguas como un camino, porque en él la relación y las comunicaciones resultan fundamentales; pero también le interesó aprovechar el elemento líquido como medio de explotación. Es indudable que los ríos fueron, para el hombre que disponía de embarcaciones, verdaderas carreteras de agua y que el mar es una conquista más tardía del progreso humano. Ya sea el río o el mar, el hombre utilizó el agua como medio de relación, esencialmente, por dos razones: por motivos militares, y por razones económicas, es decir, por la guerra y por el comercio.

En la historia, por sí, de la navegación cabe distinguir varios períodos que podemos esquematizar, como veremos después, desde un punto de vista solamente histórico o meramente técnico. El técnico es aquel que ve en la historia de la navegación dos períodos absolutamente diferenciados: antes y después de la navegación de altura. Haciendo abstracción de estos períodos, no distinguimos el momento en que la navegación era, inevitable y forzosamente, de cabotaje, o el momento en

el que pasó a atravesar valientemente las grandes extensiones líquidas. Veremos que en el instante en que el hombre supo mantenerse sobre un tronco a flote, la historia de la humanidad llegó a un verdadero punto de madurez y que, desde entonces, no ha hecho otra cosa que realizar progresos técnicos de mejora: es decir, en vez de decir que la historia comienza en el momento en que poseemos testimonio escrito de la actividad humana, sería más correcto decir que la historia comienza en la hora misma en que el hombre aprende a navegar y que todos los balbuceos anteriores son simplemente pura prehistoria.

Se han distinguido tres períodos bien definidos en la historia del mar: el período mediterráneo, o de formación y aprendizaje; el período atlántico, de plenitud y madurez en los grandes ensayos y las grandes adquisiciones; y el período pacífico, o de expansión total. No quiere esto decir que en el período mediterráneo no exista un cierto grado de madurez, o que en el período atlántico no se efectúen grandes empresas expansivas, sino que en cada uno de estos períodos son típicas las cualidades que se les ha asignado.

En la historia del mar, la primera intención de los hombres y de las culturas que fueron ribereñas con el mar fue la de dominarlo, para convertirlo justamente en un elemento de relación e inmediatamente explotarlo, para lo cual los factores fundamentales que promovieron la impulsión de los hombres fueron bien los factores de comunicación, o bien, como ocurre hasta el momento en que inicia la voluntad de navegación, el inconveniente de la incomunicación que venía supuesto esencialmente por aquel mar. Es un momento de detención que se ve perfectamente claro en la misma Historia de España: hay un momento en que los romanos se detienen ante el mar y ponen la toponimia de Finisterrae. Efectivamente, cuando la expansión romana alcanzó la costa atlántica en Galicia, surgió el nombre, que muy significativamente suponía la idea de universo cerrado, una especie de cárcel de la que el hombre no podía salir; el mundo rodeado por el cosmos infinito, poblado de leyendas, donde el hombre no podría aventurarse sin peligro de horrores y muerte. En el siglo XIII —cuando comenzó a operarse la mutación planetaria— la ocupación del mundo por el hombre era incompleta y, desde luego, discontinua. Como afirma Pierre Chaunu, ninguna civilización conocía más de un tercio del planeta. El occidente cristiano alcanzaba el máximo, casi una tercera parte: el 30 por 100 de la superficie de las tierras emergidas, y el 5 por 100 de la de los mares. El universo chino y el Egipto islá-

mico eran mucho más restringidos en la superficie de su conocimiento. Las interesantes civilizaciones mesoamericanas —tolteca, teotihuacana o maya— apenas conocían el 1 por 100 de las tierras emergidas, y prácticamente nada de la superficie marítima.

Los reyes de Castilla, desde Fernando I hasta que se produjo el cambio reconquistador con Fernando III, buscaban la expansión hasta el mar. En 1246, Jaén caía y comenzaba el sitio de Sevilla, que se doblegaba en 1248. Fue una victoria naval de la España galaica, cantábrica y vasca. Trece grandes veleros y cinco galeras armadas en Santander, Laredo, Fuenterrabía, Santoña, Castro Urdiales, San Vicente de la Barquera, Avilés, Bayona, Noja, La Coruña y Pontevedra. El mando de esta armada lo ostentaba el burgalés Ramón Bonifaz, elevado a la dignidad de Almirante de Castilla. Desde la época de Fernando I, Burgos, cabeza de Castilla, era metrópoli de un extenso mercado lanero, con sólidos apoyos financieros. La conquista de Sevilla supuso la creación de una poderosa industria de la construcción naval; pronto el rey de Castilla tuvo su propia marina, de modo que la conquista de Cádiz en 1262 fue la primera victoria de una Armada Real de Castilla.

Tres grandes núcleos interiores, respectivamente centros de importantes recursos humanos, comerciales y técnicos, Burgos, Toledo y Córdoba, se articulaban sobre tres grandes puertos abiertos al Cantábrico, Atlántico-Guadalquivir y Mediterráneo: Bilbao, Sevilla y Cartagena. Estaban puestos los cimientos para preparar la gran mutación expansiva que, a su vez, se apoyaba sobre un espacio geográfico mayor, que se extendía hasta Italia y la Inglaterra nórdica.

En efecto, desde ese espacio, más la experiencia histórica acumulada en la sociedad cristiano-occidental, se produjo la expansión de efectos planetarios, que tuvo su lugar privilegiado de lanzamiento, en Portugal y Castilla, bajo el impulso de dos ideas: la idea portuguesa del Este, tal como ha sido estudiada por Randles, y la idea castellana del Oeste. No por casualidad, ciertamente, el lema del escudo *Non Plus Ultra* perdió tal condición negativa y paralizante, herencia del cierre de la expansión romana, para adquirir en la época de los Reyes Católicos el rotundamente indicativo de *Plus Ultra,* símbolo de la voluntad decidida de expansión océanica. La salida de la cristiandad occidental al Océano, en busca de otros horizontes, supuso una considerable apertura de libertad porque el Océano era lo que definía y aprisionaba el *Orbis Terrarum*: era el límite cósmico de la habitación del hombre encerrado en lo que se su-

ponía el final de la tierra. Pero fue también una gigantesca empresa técnica y una considerable aportación para el pensamiento y la ética, manifestada esta última en un mesianismo evangelizador y de enseñanza doctrinal. Todo ello se integró en el proceso de acción que estuvo representado por el gran salto hacia lo desconocido que fue la exploración marítima oceánica.

El humanismo español de los siglos XV y XVI fue el gran sustentador de estas motivaciones religiosas, intelectuales, políticas y económicas, que cohesionaron la sociedad nacional junto, y simultáneamente, la gran unidad modelada por la Monarquía de los Reyes Católicos. Esto hizo posible el descubrimiento de las rutas oceánicas, bajo la dirección de la Corona y el apoyo de un pueblo pobre y de escaso desarrollo técnico, dotado con virtudes humanas admirables y movido por una devoción monárquica verdaderamente ejemplar.

En este libro se trata de explicar, fundamentalmente, cuáles son los significados históricos que el mar ha tenido en la historia de España con relación a América. Fundamentalmente, nos vamos a fijar en una circunstancia que hizo posible la obra de España en América, que es, precisamente, el señorío del Atlántico, mediante el cual se hizo posible el Descubrimiento. Este Descubrimiento se va a realizar mediante el desmontaje sistemático, por parte de los españoles y del humanismo español, de la creencia colombina según la cual se recorría el Océano para alcanzar los territorios orientales de Asia.

En el recorrido de los tres primeros viajes se reconstruyó sobre la realidad geográfica, las cartas y planos que había dibujado el protonauta, según la importante aportación investigadora de Juan Manzano, y que había entregado a Colón antes de morir. Colón había tenido fe ciega en que aquello era verdad y así puede asegurarse, siguiendo sus rumbos y comprobando sus reacciones durante los tres viajes, tal como lo ha hecho el citado profesor Manzano. Pero, además de esta comprobación, Colón se dejó guiar por la autoridad de la ciencia, representada por los datos que le proporcionó la lectura o las conversaciones mantenidas con humanistas y letrados. La representación de su fe en la ciencia se encuentra situada en Toscanelli, la *Imago Mundi,* Ptolomeo, Marino de Tiro, o en relatos como los de Marco Polo, así como en la cartografía mallorquina y catalana, como por ejemplo el *Atlas de los Cresques* y sus derivados. La fe en la autoridad de estos y otros datos científicos se afirmó en las extraordinarias condiciones de individualidad que

les caracterizaban, expresadas en su condición de autodidacta, que había elaborado lentamente su cultura a costa de una existencia azarosa y aventurera, rodeada de considerables preocupaciones vitales e inmediatas.

¿Qué respuestas tuvo la creencia colombina? Por parte de la Corona, la de asegurar el dominio mediante el establecimiento de unos derechos indiscutibles, traducidos en la realización de una fundación inicial que asegurase la soberanía, lo cual se superpuso al interés del conocimiento geográfico y científico. Para ello, la Corona se preocupó de obtener el refrendo de la Santa Sede y estableció un acuerdo con la potencia descubridora rival, Portugal. Es decir, respaldó la creencia del Almirante, pero con la consiguiente prudencia, pues títulos legales, amparando regiones asiáticas, no darían validez a derechos sobre las tierras efectivamente encontradas. Así, por sugerencia de la Corona, las tierras descubiertas se nombraban bajo un alto grado de indeterminación «islas de tierras firmes» situadas «en las partes occidentales del Mar Océano, hacia los Indios». Para no dejar marginada ninguna posibilidad se usa la expresión de *partes occidentales.* Así pues, tanto por prudencia política como por previsión jurídica, la Corona carecía de seguridad respecto a las afirmaciones de Colón, manteniendo una duda cautelar.

La reacción científica fue también de duda. Teóricos como Tribaldo de Rossi, Pietro Dolfin, Pietro Parenti, Rolando Malipiero, Lucas Fancelli, Batista Fregoso o Aníbal Zenaro no conceden crédito incondicional a un hecho cuyas premisas eran discutibles. La opinión la explica muy bien Pedro Mártir de Anglería, quien estima que el viaje colombino fue una «feliz hazaña», no por haber alcanzado el otro extremo de la *isla de la tierra,* sino porque a partir de ella se empezaba a tener conocimiento de la parte del planeta comprendida entre el Quersoneso Áureo (actual provincia de Malaca) y la Península Ibérica, oculta «desde el principio de la Creación». En una carta al arzobispo de Braga (Barcelona, 1 de octubre de 1493), vuelve a insistir en la importancia de llegar a conocer la ignota mitad de la tierra, pero estima inaceptable la creencia de Colón, porque «la magnitud de la esfera parece indicar lo contrario»; es decir, porque a su juicio la distancia recorrida es insuficiente para haber alcanzado el extremo oriental del *Orbis Terrarum*; tampoco lo niega tajantemente, pues sabe que muchos opinan que las costas asiáticas están muy próximas a las europeas, como Séneca y Aristóteles, lo que quizá haga estar en lo justo a Colón. En las *Décadas* considera de-

sacertada la idea de que la Española fuese el Ophir mencionado en la Biblia, y opina que las tierras halladas por Colón quizá podrían ser «las Antillas y otras adyacentes», quizá un archipiélago atlántico que nada tuviese que ver con las regiones asiáticas. En su carta del 1 de noviembre de 1493 al cardenal Ascanio Sforza, utilizó por primera vez la expresión *Novus Orbis,* en la que al insistir sobre el calificativo de *nuevo*, lo hacía como fórmula adecuada, respecto a algo de lo que no se tenía conocimiento previo, mientras que *orbe* suponía una sustantivación moral, aunque sin prejuzgar si formaba parte de algo distinto al *Orbis Terrarum* o si era, tal como quería Colón, una parte de éste.

Por su parte, los españoles no estaban de acuerdo —esto sí abiertamente— con el sistema de explotación y gobernación encarnado por Cristóbal Colón al modo oriental, mediante el sistema de factoría. Tampoco concordaban con la reducción de los indígenas a la esclavitud o a su venta como tales, y se encuentran empeñados en el establecimiento de fórmulas occidentales, básicamente posesión de la tierra o, en todo caso, explotación directa de los recursos naturales por medio del comercio. Su interés no radica tanto en problemas ontológicos relativos al ser de la realidad americana, como más específicamente en cuestiones sociales y de convivencia más acordes a su tradición, que se ajusta a dos tendencias: la de la *presura* u ocupación de la tierra, y la de colonización y repoblación, bajo la dirección de la Monarquía, y el inmediato gobierno de sistemas municipales y concejos de vecinos. Este sistema democrático, occidental y xenófobo no concordaba con el autoritarismo incontestable y de incomunicación con la opinión pública, característico de Colón, ni mucho menos con la condición de extranjero de éste.

Pero cuenta también en esta sociedad la tradición marinera, mucho más importante de lo que se piensa, esencialmente basada en la praxis. Desde el primer viaje colombino hasta el año 1500, los marinos españoles aumentan considerablemente su aprendizaje, hasta convertirse en los mejores expertos en la navegación trasatlántica, como en efecto se comprueba en la serie de viajes que siguieron a los de Colón, entre los cuales destacan por su importancia los de Vicente Yáñez Pinzón, que poco a poco fueron delineando una realidad geográfica que confirma los contornos de un nuevo mundo. Las ideas de los marinos españoles alcanzan su culminación cuando el rey don Fernando, tras las Juntas de Navegantes celebradas en Toro (1505) y Burgos (1508), decidió la creación del cargo de piloto mayor y la fundación en la Casa de Contrata-

ción —establecida en 1503— de una verdadera universidad de navegantes, una de cuyas misiones fue la elaboración de un *Padrón Real,* es decir, una gran carta donde se iban incorporando, dentro de las coordenadas geo-matemáticas entonces utilizadas, las noticias sobre las tierras que al calor del Descubrimiento iban emergiendo hasta constituir la *Quarta Pars,* que venía a romper la ceguera tenazmente sostenida de la existencia única de tres partes componentes de la Tierra, tal como aparece en la *Esfera dei Datti* de 1435, por ejemplo.

De manera, pues, que sobre Colón pesó una exigencia manifestada en la solicitud de pruebas, acerca de la pertenencia de las tierras que había descubierto al extremo oriental del *Orbis Terrarum*, es decir, ajustando su creencia a datos empíricos y diferenciando lo que era isla de lo que en realidad fuese tierra firme o continente. Esta exigencia se fundamentaba en indicios de los que solamente uno era inequívoco: la existencia del paso marítimo que utilizó Marco Polo en su viaje de regreso a Europa, desde las tierras del Gran Khan; es decir, el punto meridional donde concluía la costa oriental de Asia y unían sus aguas el Atlántico y el Índico. Si todo esto podía demostrarse, las afirmaciones de Colón se convertirían en verdades comprobadas. El segundo viaje de Colón, desde los puntos de vista político y comercial, originó grandes desengaños: ni los indígenas eran los dóciles vasallos que había dicho, ni el oro y las riquezas aparecían por ninguna parte; hambres, calamidades y enfermedades originaron un descontento general que se tradujo en una hostilidad abierta contra el Almirante y en un desprestigio considerable de la empresa. Colón tuvo que falsear la «tierra firme de allá» y ocultó el descubrimiento de la «tierra firme de acá» y las perlas de Paria a los Reyes, quienes, ante las informaciones que recibían contra Colón en la empresa, decidieron el envío de un comisionado —Juan de Aguado— para que les informase.

Los Monarcas continuaron favoreciendo a su Almirante, quien recuperó la gracia real en Burgos, pero se percataron de que el carácter, nepotismo y extranjería de Colón era un tremendo foco de discordia y que el genovés no era hombre para confiarle asuntos de administración y gobierno. También se comprendió que era necesario modificar el régimen inicial de moncpolio, abriendo un sistema de libertad de navegación y comercio. Ello supuso una considerable aceleración del proceso descubridor. En cambio, para el «secreto» de Colón, el segundo viaje fue muy fructífero porque pudo efectivamente, como ha demostrado

Juan Manzano, reconstruir exactamente las indicaciones e informaciones que Colón había recibido del piloto anónimo. La presunción de una gran masa continental adquirió consistencia, pero la mantuvo en la mente como clave necesaria para intuir su existencia. Al tiempo, la aparición de la gran masa continental austral sembraba la confusión a lo supuesto e imponía, en el primer plano de la cuestión, la localización del paso marítimo que daba acceso al océano Índico. Por ello tuvo que demorar la elaboración de conclusiones hasta la realización del tercer viaje, que le planteó un dilema que expresó a los Reyes cuando navegaba hacia la Española, tras recorrer complementariamente la región del golfo de Paria: o aquella tierra de donde venía era «gran tierra firme» o era «donde está el paraíso terrenal», que, según opinión común, está en el fin de Oriente.

Efectivamente, la afirmación en la mente colombina del fin de Oriente, basándose en la existencia del paraíso terrenal, le proporcionó la prueba que él deseaba, pues, según las autoridades en la materia, en el paraíso terrenal existía una fuente de donde procedían los cuatro grandes ríos del *Orbis Terrarum*, y lógicamente, el golfo de agua dulce tendría el mismo eje, por lo cual podía inferirse que aquel punto era el fin de Oriente; el *Orbis Terrarum* en suma suponía la confirmación de haber alcanzado Asia. Tenía necesidad de demostrar tal cuestión, pues que los territorios de Paria eran tierra firme continental lo sabía por el piloto anónimo y lo había confirmado en el segundo viaje, en la expedición de 1494-95 que conocemos a través de la exhaustiva e importante investigación de Juan Manzano.

En ese largo proceso que es el Descubrimiento, se mantuvo la unidad y la continuidad durante dos generaciones: desde 1480 hasta 1530, es decir, cuando ya no cabe duda de que las tierras —islas y tierra firme— alcanzadas desde 1492 no son parte de Asia, sino que se perfila primero la idea del *Novus Orbis* como una *Quarta Orbis Pars.* Esta idea final, de certidumbre absoluta, se alcanzó tras un proceso cuyo punto inicial está asentado sobre dos elementos fundamentales: la tradición permanente, centrada en la Monarquía castellana, desde su primer rey Fernando I, de alcanzar el mar, el ideal océanico expansivo de la Monarquía castellana. Y, en razón de esa tradición que pervive, la aceptación por parte de los Reyes Católicos del proyecto que les presenta un desconocido llamado Cristóbal Colón. De esta decisión arranca el gran designio de la Corona, que supo transmitir la idea a la sociedad española

entera, en todos sus niveles y dimensiones, dando así una intencionalidad nacional que no se quebró ni un solo instante; otorgando una persistencia que llegó a cristalizar en un conocimiento de la realidad, sobre la cual se llevaría a cabo la fundación de una sociedad nueva. Ésta fue la consecuencia de la expansión en confluencia con la institucionalización y la conciencia ética nacional hasta constituir los reinos americanos.

España ya no fue el final de la tierra, sino el trampolín de la expansión océanica, sintetizado en el *Plus Ultra* de su escudo nacional. Se trata de una empresa nacional, bajo la dirección de la Monarquía, que fue la impulsora que dio continuidad, aunque naturalmente dando origen a un proceso cuyo carácter es la fragmentación, pero que en su totalidad forma un conjunto que responde, nada menos, al conocimiento a ciencia cierta de un continente nuevo y previamente desconocido. En este proceso, en efecto, se consiguió alcanzar la estructura del ser de América. Como ha demostrado con profundidad y argumentos decisivos el gran historiador mexicano Edmundo O'Gorman, quien distingue el proceso de conocimiento del ser físico de América del de la realización del ser espiritual de América, ambos procesos hicieron entrar en crisis el concepto anticuado del mundo histórico, como privativo del devenir europeo. En esas dos contribuciones, el hombre occidental pudo liberarse de su antigua concepción insular y de la dependencia moral del europeo-centrismo, en cuanto parte principal del dogmático supuesto tripartito del mundo. En esta doble consideración geográfica y espiritual se cifra la importancia: el impacto del Descubrimiento en la historia del pensamiento político, que fue explicado por un ilustre historiador de las ideas, José Antonio Maravall.

Este Descubrimiento se realizó en un marco técnico y científico, en el cual se desenvolvió la actividad renacentista y aportación española al nuevo arte de navegar, que hizo posible las expediciones descubridoras y el mantenimiento, por vez primera en la historia, de comunicaciones, y transportes a escala planetaria. Ese arte de navegar, primera fase de la náutica moderna, fue una de las más tempranas disciplinas aplicadas, es decir, una actividad técnica apoyada en bases científicas de considerable complejidad. En la mayoría de las exposiciones se escamotea esa realidad que nos aparta de un ambiente, acerca de los descubrimientos geográficos renacentistas y la explotación colonial durante ese período.

El término y la idea de descubrimiento geográfico, aplicados a la expansión del mundo mediterráneo, proceden de la cultura humanista de

finales del siglo XV. Su estudio histórico se inició, sin embargo, en la primera década del siglo XIX principalmente gracias a los trabajos del alemán Alejandro von Humboldt, del español Martín Fernández de Navarrete y del portugués Vizconde de Santarén. Desde los supuestos del romanticismo dicho estudio se realizó estrictamente centrado en Europa y con todas las limitaciones que impuso el nacionalismo. El europeo-centrismo, sin complejo e inconsciente, según la expresión de Pierre Chaunu, era tan completo que identificó el descubrimiento de un territorio por los europeos con su integración en el conjunto de la humanidad. Con este motivo se ha llegado a hablar de que tales territorios han entrado en la historia por parte de un abundante ensayismo, que tenía poca consistencia en su modelación científica. Afortunadamente, la investigación científica moderna, y el análisis de los problemas en ámbitos de aculturación, han venido a despejar este error. Ha resultado decisivo comparar los descubrimientos geográficos europeos de Renacimiento con otros procesos paralelos, algunos de ellos cercanos en el tiempo, como los protagonizados por los árabes en el Índico afro-asiático durante la Baja Edad Media, o por los chinos del período Ming. Es importante destacar que, de acuerdo con los trabajos de Joseph Needham, a comienzos del siglo XV China llevaba una ventaja considerable en tres aspectos esenciales del futuro arte de navegar europeo del Renacimiento: la orientación en el mar por medio de la brújula y la aplicación de conocimientos astronómicos, así como la consecución de barcos apropiados para la navegación de altura. Hay que abandonar viejos tópicos y considerar los descubrimientos geográficos europeos de los siglos XV y XVI como un episodio importante, pero no único, en el tránsito de la humanidad, desde una etapa de cultura cerrada a otra de culturas abiertas y conexas entre sí, fundamentalmente gracias a la comunicación efectuada interoceánicamente.

Las limitaciones que impuso el nacionalismo al estudio de estos descubrimientos acarrearon todavía consecuencias más graves. La desatentada proyección de las naciones europeas del siglo XIX, a través del gran colonialismo, desmembró la investigación en compartimentos estancos que favorecían la fabulación nacionalista. Este nacionalismo provocó, además, un enfrentamiento ideológico entre los trabajos históricos, sobre el tema, realizados en España y Portugal y los efectuados en el resto de Europa. Los primeros intentaron reivindicar un glorioso pasado nacional, frente a la decadencia y humillación contemporánea, mientras que

los segundos estuvieron promovidos, en mayor o menor medida, por la necesidad de disponer de coartadas históricas en un momento expansivo de sus respectivos imperios coloniales.

No cabe la menor duda de que, para plantear correctamente el tema, hay que situar el arte de navegar, es decir, la posibilidad de utilizar el Océano —no es otro el problema que aquí estamos planteando— en el azar y efectividad existentes en el siglo XVI. Han sido divididas, dichas cuestiones, en dos grandes grupos: el primero de los cuales está formado por saberes teóricos, y el segundo, constituido por una amplia serie de tareas de carácter aplicativo y técnico. El grupo de saberes teóricos incluía, fundamentalmente, diversos campos de muy variado nivel de desarrollo: las matemáticas, la cosmografía y astrología —es decir, los conocimientos acerca del universo, y en concreto, la ciencia de los astros y su aplicación al pronóstico de los sucesos—, la geografía, la historia natural y la filosofía natural o física, ligada aún a planteamientos ideológicos, más especulativos que científicos.

Más heterogéneo todavía era el grupo de carácter técnico. No hay que concebir estas técnicas como aplicaciones de los saberes teóricos en el mismo sentido que la tecnología actual lo es de las llamadas ciencias básicas. Aunque existiera un apoyo de variable importancia en los conocimientos del grupo doctrinal, fueron ante todo —hay que decirlo claramente— quehaceres pragmáticos, que surgieron de la praxis directa de la confrontación del hombre con la naturaleza. En un extremo estaba situada la medicina, que disponía de la tradición histórica más sólida, como primera técnica cristalizada en el mundo clásico; en el otro extremo estaban áreas como la agricultura, el beneficio de los minerales, el arte militar y la ingeniería, que no superaban la descripción o el empirismo, más o menos elaborados. Debido a condicionamientos obvios, el arte de navegar ocupó una posición intermedia. Estuvo principalmente basado en la cosmografía y en la geografía, de una forma precedente de la aplicada, que no tuvo paralelo en ninguna otra actividad. Estrechamente asociada a ella, se desarrolló la construcción de barcos o ingeniería naval, así como la cartografía, o arte de hacer cartas, debido al excepcional relieve que la España del siglo XVI tuvo la cartografía marítima.

El arte de navegar, o náutica, fue uno de los primeros puentes que acabaron con la separación entre ciencia y técnica, propia de la antigüedad clásica, y del mundo medieval. Recordemos, efectivamente, cómo la cultura clásica despreció el trabajo manual y cómo en la sociedad anti-

gua existió una separación efectiva entre teoría y técnica. La expresión tópica de esta valoración negativa son los conocidos textos de las *Leyes* de Platón y de la *Política* de Aristóteles, responsables de la tradición que privaba a los operarios mecánicos, de consideración social, que identificaba los términos «artes mecánicas» y «artes serviles», en contraposición con las «artes liberales» y los cultivadores del saber teórico.

¿Cuáles son los factores que hicieron posible la constitución del arte de navegar del siglo XVI, no solamente ya en el terreno científico como lazo de unión entre ciencia y técnica, sino también, fundamentalmente, como posibilidad absoluta de poder dominar los océanos? Evidentemente, una estructura política dada por la Monarquía y unas estructuras sociales y económicas cada vez más en contradicción con los patrones antiguos feudales que se abrían hacia la libertad de acción, por parte de los artesanos.

Contrariamente a lo que se cree, la madurez y el desarrollo de la teoría y de las técnicas que sirven, fundamentalmente, para configurar el arte de navegar en la España del Renacimiento, constituyen un precioso e importante conjunto de saberes que obliga, inmediatamente, a perder de vista la idea retrógrada y absolutamente inaceptable del retraso científico de la España del Renacimiento, o de España en cualquiera de sus etapas históricas. No cabe la menor duda de que tanto la náutica como la cartografía, como las matemáticas, la física, los análisis de latitudes y longitudes, van a ir adquiriendo en la España del siglo XVI una importancia relevante, que ha sido recientemente objeto de un importante estudio por parte del gran promotor de los estudios de la historia de la ciencia en España, José María López Piñero.

El enfrentamiento directo con las realidades, primero, de la navegación oceánica, y después, del continente americano, y con los problemas prácticos que plantearon, abrió un amplísimo panorama que fue, victoriosamente, dominado por los españoles del siglo XVI. La ignorancia de los clásicos, la insuficiencia de sus recursos técnicos, fueron vigorosamente destacados. Se produjo, de ese modo, una inversión radical de los juicios de valoración histórica. Los escritores españoles, que fueron los primeros en apreciar los nuevos hechos, tienen que ser considerados como iniciadores de esas nuevas formas del pensamiento. Ellos fueron capaces de recoger la presencia de los nuevos hechos y ordenarla en una visión dinámica de la historia, de claro sentido progresivo. Se produjo, por consecuencia, en este terreno de la conciencia histórica un proceso paralelo

a la transformación de la idea de naturaleza que, como ha demostrado Cohen, hizo posible el Descubrimiento del Nuevo Mundo mediante la dominación del Océano.

Además de los elementos científicos que hemos mencionado y de los cuales se hace mención tanto en el texto como en la bibliografía, no cabe la menor duda de que un elemento principal e imprescindible de éxito del hombre en el mar es el barco, que llegó a tener un protagonismo de tal naturaleza que puede afirmarse que, sin él, el Descubrimiento, tampoco evidentemente el poblamiento, hubiese sido posible. El Descubrimiento de América obligó a una mejora, en primer lugar, en la seguridad de los barcos. El comienzo de la colonización de las nuevas tierras continentales descubiertas impuso la concepción, además, de tipos de buques que, a la vez que buenos marineros, cumplieran la misión océanica de transporte de mercancías y de hombres. Estos tipos de barcos de los primeros años después del Descubrimiento fueron, fundamentalmente, las naos y las carabelas, pero realmente los dos tipos de embarcaciones ya se conocían antes porque se habían generalizado al comienzo de la llamada «era de los descubrimientos», cuando portugueses y castellanos, en pugna por hallar nuevas tierras, inician las llamadas «empresas de expansión naval». Los españoles habían conquistado las islas Canarias y los portugueses lograron traspasar el paralelo del cabo Bojador, haciendo desaparecer el misterio del mar tenebroso de los antiguos.

El barco típico es la carabela, que no resulta fácil saber cuándo apareció, de qué otro tipo de embarcación procede, ni si era originaria del Atlántico o del Mediterráneo. Los arqueólogos navales, al igual que con la nao, dan a la carabela tanta antigüedad como la que supone las *Partidas* de Alfonso X el Sabio; pero esto no es así. La primera mención que en España se hace de las carabelas corresponde a la *Crónica* de Juan II, en la primera mitad del siglo XV, con motivo de una inundación en Sevilla, el año 1434. Ya Fernández Duro, a finales del siglo pasado, afirmaba que este tipo de embarcación fue desconocido en todos los reinos de España hasta el siglo XV. Los mejores trabajos sobre el origen y evolución de las carabelas se deben a los portugueses. Y es en Portugal donde aparece la mención más antigua del nombre de estas embarcaciones, en un documento foral de Vila Nova de Gaya, en 1255. Sin embargo, aquellas carabelas del siglo XIII eran pequeñas embarcaciones de pesca, que nada tenían que ver con la época de los descubrimientos, como no fuese la coincidencia del nombre.

Se ha tratado de demostrar que las carabelas del siglo XIII eran tan buenos veleros de altura como los que usaron españoles y portugueses dos siglos después. Pero como en Portugal se generaliza la carabela a partir de 1426 y en España no se mencionan hasta la primera mitad del siglo XV, no puede hablarse de buenos veleros de altura, cuando no eran, en el siglo XIII, más que pequeñas embarcaciones de pesca. El origen hay fundadas razones para pensar que tiene procedencia bizantina, aunque no sea más que por el nombre *carabao*, que era la voz genérica que en Bizancio designaba a los navíos. Otros autores hablan de «carabo a vela», del carabo, embarcación del norte de África. Pero realmente no existe ninguna constancia fehaciente sobre su origen.

Estas carabelas van a ejercer una función verdaderamente decisiva, no solamente en la travesía del Atlántico y, posteriormente, en la del Pacífico y en la vuelta al mundo, sino también sobre todo en la exploración sistemática de las costas del continente americano, y muy particularmente en la posibilidad de entrada en las pequeñas escotaduras, bahías, radas, ensenadas e, incluso, lagunas, que forman y hacen posible la expansión terrestre y, sobre todo, el apoyo marinero que esta expansión terrestre llevó implícito consigo para poder hablar específicamente de una expansión continental.

Hemos dividido este libro en seis partes. En la primera de ellas se habla de la posición privilegiada de la Península Ibérica para la apertura de las rutas marítimas. Es decir, todo aquello que está constituyendo una tradición marinera y expansiva de España y sus proyecciones internacionales, especialmente en lo que se refiere a los elementos formativos de la sociedad cristiana latino-occidental, la tradición marinera y la formación de esta tradición marinera, la expansión ibérica y su relación con la política internacional, y los grandes movimientos e impulsos característicos del Mediterráneo.

La expansión catalano-aragonesa en la cuenca mediterránea se centra, fundamentalmente, en el hecho más significativo e importante de este fenómeno que fue la conquista de la isla de Sicilia. Efectivamente, en Sicilia el reino de Aragón basó su posterior avance en el Mediterráneo occidental y oriental, tanto desde el punto de vista económico como político. Desde Pedro el Grande a Alfonso el Magnánimo, el reino ibérico, consciente de la importancia vital que tuvo la posesión de la gran isla para su política de expansión, luchó contra el sentido autonómico de los sicilianos y aprovechó cualquier ocasión propicia para anexionar

definitivamente la misma a la Corona. La presión aragonesa en este sentido es constante y alcanza su punto culminante en la época de Pedro IV. Por su parte, los soberanos de la isla intentan por todos los medios sustraerse de ella, realizando en especial una política exterior que se presenta, cada vez más, orientada hacia los Estados italianos. Pero falla la tentativa de liberarse y Aragón, en dos momentos diferentes, después de Federico IV y después de Martín el Joven, recogió el fruto de su larga y paciente acción política.

Sobre esa tradición importantísima se va a basar, sin duda, la aparición de los destinos atlánticos. Éstos van a suponer, como consecuencia inevitable, la derrota del Atlántico. El Atlántico ha sido un mar de incomunicación. Se va a conmemorar en 1992 los quinientos años del Descubrimiento de América, es decir, de la victoria del empeño humano, centrado fundamentalmente en la Corona de Castilla y en los españoles de los siglos XV y XVI, por abrir un océano que había permanecido cerrado durante más de cinco mil años. Desde los primeros momentos en que se inician intentos de expansión naval hasta el momento en que, finalmente, se cumple esta expansión. Por eso la ruta de Occidente es un hecho que está configurado, esencialmente, por parte de los españoles a través del Descubrimiento. Ello va a originar un señorío del Atlántico, y este señorío del Atlántico es el paso inicial para que se produzca el Descubrimiento del Nuevo Mundo.

Inmediatamente después, se estudia la expansión continental, que es, en realidad, una expansión interoceánica, donde se analizan las grandes etapas de la exploración del Nuevo Mundo, los mundos continentales costeros, los esfuerzos de comunicación interoceánicos hasta alcanzar el estudio de las regiones continentales americanas del océano Pacífico. Es decir, prácticamente ahí se lleva a cabo el estudio de los siglos XVI y XVIII, o sea, la época en que se están configurando los límites fronterizos de la América española, a través de la cual de nuevo el océano —tanto el Atlántico como el Pacífico— van a ejercer un valor fundamental. Esto ha sido posible, básicamente, a través del gran viaje que registra la primera vuelta al mundo, que va a ser iniciado, esencialmente, por Magallanes y concluido por Juan Sebastián Elcano, con dieciocho supervivientes. La dureza de la expedición está perfectamente marcada en el corto número de gentes que regresaron de la empresa.

La quinta parte de la obra se refiere a los océanos y América en el siglo XVIII. Aquí se estudia la época y sus caracteres, en donde ya van a

intervenir elementos políticos, diplomáticos y sobre todo, comerciales. La apertura del continente americano, nuevamente a través de los océanos, va a culminar en la necesidad de llevar a cabo un conocimiento científico, que se realiza a través del mar, y una defensa de América que efectivamente se basa típica y característicamente en el mar. Las grandes fortificaciones levantadas en el mundo americano, que han sido tan magistralmente estudiadas por Juan Manuel Zapatero, son buena muestra de esta cuestión.

Y se concluye, finalmente, en la época contemporánea con una etapa de predominio marítimo anglosajón que va a producir la incomunicación oceánica en España, prácticamente como responsable directa de la independencia, y después como eliminación de España del tráfico como factor esencial de imposibilidad comunicativa entre España y sus antiguos Reinos españoles ultramarinos.

Para el público en general, la importancia política o estratégica de un mar no se manifiesta hasta el momento en que comienzan a dibujarse agudas tensiones que encuentran eco en los medios diarios de información. Por ejemplo, en los últimos años el Mediterráneo y el Pacífico ocuparon el centro de la atención general, mientras reinaba el silencio en torno al Atlántico, pese a que en el mismo se estaban centrando fundamentalmente el papel y la función esencial que, durante la Edad Antigua y Media, tuvo el Mediterráneo, es decir, el centro del mundo occidental. La superioridad de los anglosajones era tan grande y contundente que toda pretensión por parte de otra potencia habría parecido descabellada. Pero, al estallar la guerra, el Atlántico volvió a convertirse en teatro de operaciones militares, hecho que patentiza ante el mundo entero su valor estratégico.

El Atlántico desempeña una doble función: por una parte, es el vehículo de importancia vital y aprovisionamiento y lazo que une a la metrópoli con el imperio; y por otra, es el arma que permite cortar toda aportación ultramarina a un adversario eventual. Las grandes rutas de vapores que se dirigen a América salen de la costa inglesa por el norte y el sur de Irlanda, y ganan la alta mar con relativa rapidez, en tanto que las rutas de América del Sur y África se inician más al mediodía, y corren a lo largo de la costa ibérica. Una simple ojeada al mapa es suficiente para darse cuenta de lo fácil que resulta efectuar agresiones contra las rutas atlánticas orientales, de las costas de Francia, Irlanda, España o Portugal. A este respecto, las posesiones insulares hispanas y por-

tuguesas poseen, también, un particular valor estratégico muy tenido en cuenta por el Almirantazgo británico durante la última guerra mundial.

Las principales rutas atlánticas pasan por el interior del triángulo formado por Inglaterra, Gibraltar y las Azores. No en vano las flotas británicas del Atlántico y Mediterráneo realizan todos los años maniobras en aquella zona. La importancia imponderable de dicho triángulo estratégico engloba en su órbita a los Estados Ibéricos, como lo demuestra el interés que manifiesta Inglaterra por la utilización de los puertos españoles o portugueses para el caso de que tuviera que abandonar Gibraltar. En eso se basa, justamente, el acertadísimo punto de vista de la condición privilegiada de la Península Ibérica para el movimiento de los grandes descubrimientos geográficos que tienen lugar en el siglo XVI por su situación en torno al paralelo 40.

I

LA PENÍNSULA IBÉRICA, REGIÓN PRIVILEGIADA PARA LA APERTURA DE RUTAS MARÍTIMAS

La importancia del mar en la historia de España constituye uno de los axiomas fundamentales de los cuales tenemos que partir para comprender los significados, tanto de su historia como de la proyección de esa historia hacia una línea expansiva. Es evidente que España forma parte de Europa, la Europa occidental, la Europa de la sociedad cristiana latina occidental, una sociedad que se proyecta históricamente en expansión, debido, sobre todo, a la propagación de sus ideales religiosos, a la expansión de un espíritu peculiar, característico, que está creando en la historia universal una auténtica proyección hispano-céntrica. Hispania, la Península Ibérica, va a desempeñar un papel privilegiado. Para comprenderlo correctamente aportamos tres puntos fundamentales: 1) sentido de la expansión europea y la formación de la sociedad cristiana latino-occidental, de la cual forma parte España; 2) cómo se forma la tradición marítima en esa Hispania cristiana, cómo desde el principio mismo de su historia meseteña se busca, con inquietud, con fuerza, con persistencia, la salida al mar, cómo se forma tempranamente una importante tradición máritima; 3) las consecuencias de esa expansión hispánica en el campo internacional.

La formación de la sociedad cristiana latina occidental

La cristiandad occidental es la consecuencia de una lenta coherencia histórica, de la que surge una mentalidad en la cual la invasión musulmana supuso un acontecimiento decisivo en el sentido de conseguir, enfrentándose a ella, una cohesión espiritual en la que fueron notables los

efectos religiosos, políticos, sociales e intelectuales. Efectivamente, con la invasión musulmana y la predicación del ideal religioso de Mahoma, se implantó en el mundo hispánico un peculiar estilo de cuyo más robusto núcleo fue la voluntad de independencia, primero mediante la resistencia de los indígenas montañeses, bajo la dirección de una veintena de nobles visigodos; después, durante ocho interminables siglos, los Reinos españoles forjaron una voluntad de recuperación territorial, creando el núcleo de la Hispania cristiana sobre la idea de soberanía integradora, alcanzada con los Reyes Católicos.

Mientras tanto se forjaba el centro de gravedad de Europa entre el Loira y el Rhin contando con una base mediterránea en torno a la cual se intentaba reconstruir el peso y el nivel del mundo clásico. Aparecían las grandes corrientes mercantilistas, se ponían los primeros límites a la expansión turca. En el norte se incorporaba una frontera en la que nuevos países se integraban bajo el signo de la cristiandad; en ese espacio, constituido por universos diversos pero mentalmente coherentes, se producía en los siglos XI y el XIII una verdadera revolución de múltiples aspectos: en el sistema del trabajo agrario, en los sistemas de alimentación, población, empresas comerciales, y desde luego, en los primeros intentos de salida al Atlántico.

En la Hispania cristiana, a partir del siglo XII, se fue precisando la estructura política. En 1137, la unión catalano-aragonesa; en 1143, en la tierra de Portugal, Alonso Henriques tomaba el título real y rompía con León; en 1233 se producía la unión definitiva de Castilla y León. La Cruzada había sido predicada y en 1212, cerca de las Navas de Tolosa, el Islam conoció su irreparable derrota. De 1225 a 1264, las Españas cristianas imprimieron un cambio fundamental en la Reconquista, ganando 174.000 kilómetros cuadrados y multiplicando por cinco su ritmo de crecimiento. Los territorios conquistados durante los decisivos cuarenta años que siguieron a las Navas de Tolosa se repoblaron con gentes venidas del norte peninsular, al tiempo que se multiplicaba la población, entre 1240 y 1340, con un considerable excedente de nacimientos.

La Reconquista benefició, sobre todo, a las Españas atlánticas. Portugal, por anexión de la zona entre el Tajo y la costa del Algarve, añadió 55.000 kilómetros cuadrados; Aragón, entre 1229 y 1250, aumentó su territorio 21.000 kilómetros cuadrados, prolongando en el siglo XIII la modalidad de la vieja reconquista al conservar los hombres que habitaban el territorio conquistado; el Reino leonés-castellano adquirió, entre

1225 y 1264, 120.000 kilómetros cuadrados, a los cuales se añadieron los 30.000 del Reino nazarita de Granada, reconquistando en 1492. Ello supuso para Castilla una prolongación de la Reconquista, que había concluido para Portugal en 1238 y para Aragón en 1250. La peste de 1348 produjo una ruptura gravísima de la historia del Occidente cristiano y el desmantelamiento de Europa; la epidemia debe relacionarse con la oleada de fríos y lluvias desencadenada en la primera mitad del siglo XIV que originó irregularidad de producción, malas cosechas, aumento de precios, hambre y conflictos. Respecto a estas calamidades, la Península Ibérica no fue una excepción, pero se encontraba en mejores condiciones que cualquier otra región europea para responder a los desafíos originados por el profundo cambio estructural del siglo XIV. El reflujo demográfico del siglo XIV coincidió con tres importantes procesos históricos: la unidad nacional bajo la dirección de la Monarquía de los Reyes Católicos, el final de la Reconquista, con la conquista de Granada, y la firma de las Capitulaciones de Santa Fe, que significaban la adopción por la Corona del proyecto presentado a la misma por el genovés Cristóbal Colón.

La sociedad cristiana occidental tenía como una de sus más típicas características el celo religioso, que o bien podía adquirir una motivación misionera, o bien una forma político-militar de sometimiento del infiel y dominación soberana del territorio. En la elaboración de este celo religioso intervino muy fuertemente la amenazadora proximidad del Islam. En el siglo XIII se había perdido, prácticamente, la idea de Cruzada en su forma tradicional de apoderarse de los Santos Lugares para establecer en las costas del Mediterráneo oriental principados cristianos. Las monarquías europeas dejaron la guerra contra el Islam para aquellas que tenían vecinos musulmanes: los reyes de la Península Ibérica, los emperadores de Bizancio, los reyes de los países balcánicos. El principal peligro para el Imperio bizantino procedía de las hordas bárbaras recién convertidas al Islam que, periódicamente, abandonaban su hábitat del Asia central e irrumpían en el Oriente mediterráneo, derrocando a los Estados musulmanes allí establecidos, creando sultanatos militaristas y lanzándose a la guerra santa contra el infiel cristiano. Ello debilitaba, cada vez más, la resistencia griega; desde el punto de vista europeo, la más peligrosa de estas invasiones fue la de los turcos otomanos, en el siglo XIV.

El final de este siglo presenció la existencia en Oriente de dos Es-

tados musulmanes enfrentados, el reino mameluco de Egipto y Siria, y el reino otomano de Asia Menor, peligro permanente para sus vecinos, tanto cristianos como musulmanes. Los turcos habían cruzado los Dardanelos en 1353 y en 1357 ocuparon Adrianópolis, cercando casi por completo el Imperio bizantino. Al finalizar el siglo XIV, ambos estados musulmanes fueron invadidos por la caballería de Timur el Cojo, conocido en España como Tamerlán, último de los khanes nómadas mongoles. En 1400, Timur se apoderó de Alepo y Damasco; en 1402, derrotó al ejército otomano en Ankara; saqueó Esmirna y apresó al sultán Bayaceto I. El emperador bizantino le ofreció tributo y el rey de Castilla, Enrique III, le envió una embajada a Samarkanda que llegó cuando ya Timur había muerto. Esta embajada quedó recogida en la crónica de Ruy González de Clavijo.

La muerte de Timur abrió una larga lucha entre sus herederos, lo que supuso una pérdida de consistencia y de poder; pero los otomanos se rehicieron pronto y basados en una poderosa organización militar y un sistema de vasallaje administrativo suave, dirigieron su potencia contra el Imperio bizantino, al que pusieron sitio en 1422. Rebeliones internas y ataques húngaros contra los turcos permitieron prolongar la existencia griega. Constantinopla cayó en poder de Mohamed II en 1453. Europa se convirtió en una fortaleza sitiada y sus estados orientales se defendieron bravamente de las acometidas de los otomanos. El mayor peligro radicó en la infiltración de los turcos en el Mediterráneo, como herederos de la potencia naval de Bizancio y dominadores de todas las costas del Oriente. Sus acciones agresivas culminaron en 1480, cuando Mohamed II invadió Italia y se apoderó de Otranto, estableciendo allí un importante mercado de esclavos cristianos.

Las repercusiones de esta invasión mediterránea fueron sumamente importantes; quizá la más grave fue la interrupción de las rutas que la cuenca mediterránea mantenía desde finales del siglo XI con el Extremo Oriente. Los sistemas occidentales de estas rutas estaban controlados por las ciudades italianas y catalanas, que habían creado, desarrollado y perfeccionado los instrumentos básicos del capitalismo comercial. A mediados del siglo XV el Mediterráneo constituía un universo cerrado; la distancia desde Barcelona hasta Alejandría la cubría un buque mercante ordinario en dos meses; dos o tres semanas de Messina a Trípoli; diez o doce días de Génova a Túnez. Las costas albergaban una población estimada por Braudel en unos 60 millones de habitantes, que producían

la mayor parte de los alimentos, materias primas y productos manufacturados necesarios para su consumo. Se construían sus barcos y realizaban su propio comercio mediante medios especiales creados para ello, como la Sociedad Comanditaria, que había conseguido un modelo acabado en Venecia, como sociedad temporal que duraba el tiempo de una campaña comercial, o bien la creación de una compañía entre un socio capitalista y un socio comerciante, que añadía a su actividad peculiar una parte del capital. En Venecia se llamaban *colleganza,* en Génova, *societas maris*. Desde el siglo XIII estas sociedades tenían tendencia a permanecer con una actividad mercantil.

La tradición marinera y expansiva en Hispania

A la vista de todo lo indicado, puede deducirse la importancia que llegó a adquirir la Hispania atlántica y mediterránea que recibió el saber científico para hacer posible la aplicación técnica, debido, entre otras importantes razones, a su excelente situación geográfica y a su experiencia, en algunos casos, secular, como veremos posteriormente. La tradición comercial y financiera se centró en el Mediterráneo occidental. Por lo menos desde el siglo XIII existió en Italia una enorme variedad de asociaciones comerciales y navieras. Las corporaciones medievales, gremios de mercaderes, hermandades de trabajadores y compañías reglamentadas eran, en su inmensa mayoría, organizaciones que regulaban el comercio mediante la voluntad de sus propios miembros, obligados a aceptar normas iguales para todos, para favorecerse mutuamente, pero de suyo no podían considerarse empresas mercantiles. Por su parte, los consorcios para la dirección de empresas comerciales eran, en realidad, fórmulas apropiadas para reunir cierto número de capitalistas, cada uno de los cuales contribuía con una parte, o estaban constituidas por varios socios: unos arriesgaban su capital y otros ponían su trabajo especializado, repartiéndose los beneficios de acuerdo con un sistema previamente establecido, o bien se constituían como un grupo de participantes activos en la empresa, en el que todos aportaban capital y trabajo personal, viviendo y trabajando juntos.

Además de los gremios y consorcios mercantiles, en el norte de Italia se desarrolló en el siglo XV un pequeño número de compañías que eran, al mismo tiempo, empresas comerciales y financieras. La mayoría

comenzó como asociaciones de acreedores públicos. Los cambios sociales y la complejidad de las finanzas en los distintos países obligaron a que las ciudades-estados italianos diesen a sus acreedores garantías del pago de los intereses, ya fuese bajo forma de títulos sobre la renta fija del Estado, o de privilegios especiales de orden comercial o administrativo. Tales concesiones dieron paso a organizaciones de acreedores que desempeñaban funciones económicas, de las que había dos tipos principales: las de *compere*, que administraban las rentas particulares pagadas por el Estado, como la Casa di San Giorgio, en Génova, cuya banca, establecida por privilegio de 1408, llegó a ocupar una posición clave en los asuntos financieros de la ciudad. El otro tipo eran las *maone,* asociaciones de personas fundadas para encargarse de empresas, en nombre del Estado. La más conocida de este tipo, la de la familia Giustiniani, también era genovesa; se trataba de un negocio para la explotación colonizadora que, entre otras actividades, se ocupaba de administrar la isla de Chíos, en el mar Egeo, cerca de Esmirna.

Los agentes genoveses formalizaron una estructura mercantil y financiera en las ciudades ibéricas, donde se centralizaron los primeros esfuerzos expansivos, y con posterioridad al Descubrimiento, se capitalizaron los máximos esfuerzos fundacionales en las tierras que fueron apareciendo en el lejano horizonte altántico. En este mundo circun-mediterráneo, fundamentalmente de índole comercial, de tráfico, intercambio y mercados, se va a inscribir una de las dos partes fundamentales de la España, unida en tiempos de los Reyes Católicos, que fue Aragón. En sus costas mediterráneas se agrupaba la mayor parte de su población; era un país cuya historia, expansión y desarrollo se fundamentaba y materializaba en las aguas mediterráneas, adquiriendo una mentalidad marítima que ejemplarmente supieron encauzar y dirigir sus gobernantes, pues bien sabían que de la mar dependía su futuro.

Pero a esta humanidad circun-mediterránea perteneció el incentivo del viaje largo, del gran viaje, de tipo comercial y, en ocasiones, también fundacional mediante la busca del establecimiento de factorías que permitiesen el intercambio comercial. El ámbito de la humanidad circun-mediterránea no parece haber sobrepasado jamás una cuarta parte de la humanidad. Hasta la época de Felipe II, como ha demostrado Braudel en su importantísima obra *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en tiempos de Felipe II,* fue uno de los centros básicos y fundamentales de Europa y, sobre todo, de la sociedad cristiana latina occidental.

Desde el punto de vista de los núcleos densos de población, dos hechos dominan realmente la historia medieval: se transforman los territorios al este del Rhin y al norte del Danubio y, a principios del siglo XIII, la superficie de poblamiento denso integra un poco más de dos millones de kilómetros cuadrados a los sectores germánicos, eslavos, húngaro, rumano, cristianizados por los misioneros de Roma y Bizancio. A principios del siglo XIII, la masa humana que de una u otra parte del plano de ruptura Islam-Cristiandad constituyó el núcleo denso de población sedentaria de un Mediterráneo muy dilatado al norte, manteniéndose tal vez alrededor de 70 millones de almas; poco más de 20 millones para el musulmán, 35 para la cristiandad latina, y el resto, una quincena, para la cristiandad oriental y sus excrecencias eslavas.

La tradición comercial y financiera, pues, se centró en el Mediterráneo occidental, y en ese Mediterráneo occidental surgieron medios importantes para alcanzar los últimos objetivos de los intercambios comerciales, se creó y se desarrolló intensamente toda la línea específica del conjunto de pueblos integrantes de la sociedad cristiana latina occidental, que buscaron y crearon los medios necesarios para poderse comunicar y establecer centros de intercambio comercial en el censo del Mediterráneo.

En este mundo de la sociedad cristiana latina occidental, Castilla se va a convertir en un Reino privilegiado, lo que explica la vocación marítima característica de su historia. El ideal expansivo de la Monarquía castellana, incluso antes de la Castilla condal, fue el mar, configurando un ideal atlántico en el cual se forjan las Castillas marítimas, que son tres: la Castilla norteña, cantábrica, particularmente rica en puertos y que discurre en unos 1.500 kilómetros desde la frontera hispano-portuguesa, al sur de Vigo, hasta Fuenterrabía y San Juan de Luz; la Castilla mediterránea, desde Tarifa hasta la frontera con el Reino de Valencia, desde Gibraltar hasta Cartagena y la Castilla propiamente atlántica, desde Ayamonte, en la desembocadura del río Guadiana, que durante cincuenta kilómetros marca la frontera del Algarve portugués con Andalucía, hasta Gibraltar.

Cada una de estas Castillas tiene un papel histórico y se caracteriza por una mentalidad peculiar. La costa norte, absolutamente desprovista de antepaís, adosada a una abrupta montaña, lo que hace que las comunicaciones con el interior sean dificultosas, constituye un mundo aislado pero que desempeña en la economía española de finales del XV y prin-

cipios del XVI un papel considerable como puerto de Castilla, a través del paso intermedio entre Cantabria y Vizcaya, supuesto por el valle de Mena, enlace con las Merindades y Burgos. La considerable producción de trigo del secano fértil de las llanuras de Castilla la Vieja, la lana, de la que una parte es trabajada en Burgos, originando una importante estructura capitalista en torno a su ruta de expansión hasta alcanzar los puertos cantábricos, desde donde se distribuye hacia los mares del norte, hace conectar, pese a las dificultades, la sociedad y la economía castellanas con la riqueza siderúrgica, que, como ha demostrado Henry Lapeyre, hace de la región nord-atlántica del Reino de Castilla, junto con Suecia y la Alemania media, uno de los puntos máximos del antiguo bloque de producción de hierro. En esta costa el valor económico esencial fue la pesca del bacalao, y al mismo tiempo, la más fecunda escuela marinera, en la que seguramente desde el siglo XII participan los marinos vascos. Al mismo tiempo, la construcción naval, favorecida por la abundancia de bosques, puede que constituyese la mayor característica económica de la zona. En 1200 el litoral vizcaíno quedó bajo la autoridad directa del rey de Castilla, de modo que la flota vasca se vio más directamente unida a Burgos y a las exportaciones de la lana en dirección a los mercados de demanda de Flandes. Una historia específica de la historia política del siglo XIII, así como de las alternativas de la costa durante la Guerra de los Cien Años, ya en los siglos XIV y XV, demuestra la importancia excepcional de los marinos de las provincias vascas, Asturias, Cantabria y Galicia, objeto de una lucha durísima entre Francia e Inglaterra por la prolongación ibérica de su empecinado conflicto económico, donde la lana y la competencia comercial lanera constituían el fundamento de la misma. En esta costa, en resumen, El Ferrol y La Coruña fueron las dos grandes bases militares asociadas íntimamente a la defensa de la Carrera de las Indias contra el enemigo del norte, en general, y Bilbao fue el puerto lanero de Burgos.

La evolución natural de la flota norteña fue, primero, lanera, después comercial, por último, de guerra. En las costas del Cantábrico se pescaba a gran escala, siendo su producto la base de la alimentación. En el siglo XII se pescaba la ballena, que se traía al puerto de Santa María de Santoña, y probablemente desde ese siglo los marineros vascos llevaban a cabo arriesgadas expediciones de altura para la pesca del bacalao. Después participaron activamente en el comercio de la lana y el hierro, concediendo los Monarcas castellanos constantes privilegios que favore-

cían a los puertos del Cantábrico, especialmente los de Laredo, Castro Urdiales, Santander, San Vicente de la Barquera, tal como estudia exhaustivamente Antonio Ballesteros Beretta en su importante monografía *La Marina cántabra y Juan de la Cosa.* Especialmente Alfonso VIII, Fernando III, Alfonso X el Sabio, y Alfonso XI, Pedro I y todos los monarcas de la dinastía de Trastámara hicieron permanente su atención por los puertos de la España cantábrica. De allí van a salir grandes figuras marinas: el santanderino Roy García de Santander, el burgalés Ramón Bonifaz, los meneses Íñigo de Artieta o Pedro de Covides.

El Almirantazgo de Castilla tuvo su presidencia en Burgos, y parece que antes de la creación del Almirantazgo de la Mar Océana, título concedido a Cristóbal Colón, hubo dos almirantes, según Garibay y Zamalloa, en texto exhumado por Florentino Pérez-Embid en su *Almirantazgo de Castilla,*

> el uno era de los navíos llamados antiguamente mancos, por ser sin remos, del gran mar Océano de los Reinos de Castilla y León, comenzando por el mar septentrional de Francia hasta el de Portugal, donde se comprenden la provincia de Guipozcoa, señorío de Vizcaya y las cuatro villas de la costa de la mar y las Asturias de Santillana y Oviedo y Galicia, y llamaban a éste vulgarmente Almirante de Castilla, cuyas flotas y atarazanas estaban de ordinario en Castro Urdiales, una de las cuatro villas de dicha costa, para todas necesidades, residiendo ellos en Burgos más que en otras partes por ser esta ciudad vecina a esta mar y de buena comunidad. El otro Almirante era de las Armadas del Mediterráneo de la Andalucía y de sus Confines, de las galeras y de otros navíos de remos, teniendo su asiento en Castilla, donde estauan sus flotas y atarazanas, y se hacían las vituallas y llamábanle por esto Almirante de Sevilla, a diferencia del de Castilla, pero ellos se intitulaban Almirantes de la Mar en los privilegios reales.

Una de las razones principales de la residencia del Almirantazgo en la ciudad de Burgos, además de por el poderoso sistema capitalista comercial, fue la de la importancia y riqueza de la Catedral, que cobraba los diezmos de los puertos cantábricos, de donde deriva su enlace financiero con la costa. Este vínculo es visible también administrativamente, como pone de relieve un documento particular del año 1252, último del rey Fernando III, dado a conocer por Antonio Ballesteros: el 3 de febrero de ese año el abad de puerto, por mandato de don Diego López de Haro, señor de Vizcaya y de las Montañas y señor de Santa María

del Puerto, da un solar a Pedro Royz para que lo pueble. Suscriben el documento «Merinus dompnus regis in Castella Ferrandus Gundisalve de Rojas. Merinus dompni Didaci Lupi de Faro in Trasmiera Rodericus Petri de Carasa. Dompnus Joannis de Yspania scribe et clericus de Laredo hanc cartam scripsit».

El 4 de marzo de 1296 se concertó en Castro Urdiales el acuerdo, en cuya virtud se creaba la Hermandad de Las Marismas, que suponía la unión de los Concejos de Santander, Laredo, Castro Urdiales, Vitoria, Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía, lo que supone un ventanal de Castilla desde el cual se proyectan no solamente gestas marineras, sino también se produce manifestación clara de extrema madurez comunitaria en las costas montañosas. Políticamente, significa una declaración de neutralidad en la larga querella entre los reyes de Inglaterra y Francia.

Pero además de esta razón política, existe una razón social que ha sido explicada perfectamente por el gran historiador Charles de La Roncière, quien señala el deseo de los puertos castellanos del Cantábrico por conseguir una máxima cohesión ante posibles bloqueos y situaciones de peligro común. Los motivos se exponen claramente en la parte dispositiva de la escritura de la Hermandad: «Lo primero que todo seamos unos en guardar señorío de Nuestro Señor el Rey don Fernando, e todo sus derechos, bien e complidamente». Igualmente, prometen respetar los fueros y usos concedidos por los reyes de Castilla y confirmados por Fernando IV, previniéndose ante posibles transgresiones al otorgar prestigio máximo a la carta de Hermandad. Regula las salidas de mercancías y los tratos con el reino de Portugal, y pone los cimientos para que la Hermandad señale el tiempo, la importancia y madurez de las gentes de la mar del Cantábrico, y los pactos establecidos con la Monarquía castellana, que pudieron apreciarse perfectamente tanto en la conquista de Cartagena como en la de Sevilla e incluso en la firma de acuerdos y convenios con otras monarquías, concretamente con la Corona de Inglaterra.

El ideal castellano de expansión hacia el sur, que inicialmente fue propio de la Reconquista, se convirtió en un ideal de signo político y comercial, sobre el cual siempre predominó el ideal espiritual y religioso. El paralelismo expansivo entre Castilla y Aragón supuso un frente común, aunque en permanente disputa frente a los almorávides. Las particiones del territorio entre Castilla y Aragón fueron objeto de pactos y tratados cada vez más complejos, porque no se referían sólo a plazas,

sino a reinos enteros. De lo que se pacte dependerá el grado de interés en el rescate del poder musulmán. El primer acuerdo fue el Tratado de Cazorla (1179), que atribuyó el reino de Valencia, en plena soberanía, a Aragón, y Murcia a Castilla, también en plenitud soberana. Cuando se produjo el gran cambio de la Hispania cristiana con la actividad guerrera de Fernando III y Jaime I, en pleno siglo XIII surgieron roces entre ambos por la ciudad de Játiva, y en 1244 se fijan los límites exactos por el Tratado de Almizra.

El afianzamiento del poderío aragonés hizo que Jaime II ampliase sus pretensiones, no conformándose con que el río Biar fuese límite entre ambos reinos. Jaime II aspira a Murcia, a Granada e incluso a intervenir en África, siguiendo la política mediterránea que habían iniciado sus antecesores. Diplomáticamente, el Tratado de Almizra atribuyó a Castilla la conquista de Murcia y todos los territorios en poder de los musulmanes más al sur. Aragón no tenía más vía de expansión que el Mediterráneo y, lógicamente, el norte africano caía fuera de sus posibilidades, ya que el reino de Túnez —protectorado de Aragón desde la época de Jaime I— era considerado como natural prolongación de Murcia. Pero el rey de Aragón juega sus cartas con habilidad; primero, aprovechando la alianza de castellanos, aragoneses y granadinos contra los benimerines, consigue de Sancho IV un tratado de partición de África (1291, Convenio de Soria o de Monteagudo), en que se reserva Aragón, una importante zona que posteriormente hubo de crear serios conflictos; el segundo momento coincidió con a minoría de Fernando IV y el pleito sucesorio subsecuente a ella; Jaime II apoyó el partido de los Infantes de la Cerda; en su virtud invadió el reino de Murcia; la tercera fase, cuando Fernando IV llegó a la mayoría de edad se afianzó en el trono y pactó con el rey de Aragón un tratado de partición de Murcia (Alcalá de Henares, 1308), en virtud de la nueva alianza castellano-aragonesa contra Granada; por ello Jaime II intentó la conquista de Almería, cuyo fracaso implicó la pérdida de todos sus derechos sobre los territorios del reino de Granada, sentenciando el confinamiento de Aragón en el Mediterráneo. En virtud del Tratado de Soria la frontera africana entre Castilla y Aragón quedó fijada en el río Muluya: hacia el oriente del mismo será zona expansiva aragonesa, el occidente, zona expansiva castellana. Pero ahí tendrá que entenderse con Portugal, como veremos.

Como la de Castilla, la potencia naval portuguesa se puso de mani-

fiesto reiteradamente durante el siglo XIII y durante la Guerra de los Cien Años, en que Portugal se alineó con Inglaterra contra Castilla y Francia. Los destinos marineros de Portugal, en buena parte, fueron la consecuencia de sus necesidades inmediatas: trigo, pesca y sal; encontraron la dirección adecuada en la dinastía de Avis, y la conquista de Ceuta, en 1415, señala el comienzo. En 1340 los ibéricos hicieron su entrada en la escena atlántica. El portulano de Angelino Dulcert, fechado en 1339, recoge gráficamente la indicación del viaje de Lancceloto Malocello, que supuso la noticia medieval de la existencia de las islas Canarias. Entre 1340 y 1420 fueron descubiertos y explorados los archipiélagos atlánticos de Canarias, Madera y Azores y dio comienzo su colonización. El portulano de Angelino Dulcert dibuja las islas de Lanzarote y Fuerteventura y, haciéndose eco de la leyenda, sitúa un poco más allá las supuestas islas de San Brandán y alguna otra llamada «Canaria». En la línea de la costa africana llega hasta el cabo Nun: aunque más al sur señale algunos accidentes, no tienen más origen que la leyenda o el rumor.

Supone la primera representación cartográfica atlántica, justamente antes de iniciarse la etapa de expansión ibérica en el Océano. Lo que había supuesto un fracaso para genoveses y catalanes, va a producir ahora la aparición de nuevos horizontes océanicos por parte de los marinos ibéricos: los portugueses, desde el Algarve, apoyados en dos grandes centros de Lisboa y Oporto, los castellanos, desde la costa andaluza (Niebla, Cádiz, río Guadalquivir). Tierra de colonización reciente, con posterioridad a las grandes conquistas de Fernando III, fue absorbiendo la población de la España del norte, hasta el punto de que el crecimiento de Sevilla explica el paralelo y prematuro retroceso de los puertos de Galicia y el Cantábrico, en un proceso que perdura hasta el siglo XVI. En esa zona —en la que van surgiendo los puertos de Ayamonte, Huelva, Moguer, Palos, Sanlúcar, Puerto de Santa María, Cádiz, Puerto Real— existe como privilegio fundamental que el viento alisio reúne el punto de lanzamiento y el de regreso. Desde las Canarias, la raíz del alisio llega hasta Lisboa, se dirige hacia el sur y el oeste, empujando los veleros hacia las costas de Guinea o hacia el occidente, hasta las profundidades del Océano. La navegación, desde el siglo XIII al siglo XVI, estuvo en dependencia estrecha del viento y las corrientes que llevaba y retornaba; es lo que los portugueses llamaron la *Volta de Guiné* o la *Volta del Cabo*, lo que los españoles denominaron la «Carrera de las Indias».

No fue poco el privilegio de hallarse con la posibilidad de navegaciones sin detención, siempre con viento de lado de popa. La tradición marinera en la costa castellano-andaluza del Atlántico se nutrió, básicamente, tomándola de los marinos del Cantábrico, de los marinos genoveses y catalanes del Mediterráneo. Ellos supieron aprovechar el privilegio de los vientos alisios y crear una técnica de navegación en el Atlántico, a la que fueron adaptándose la construcción de buques, los sistemas de orientación, las rutas, para las que fueron decisivas los archipiélagos, y los móviles para asumir el riesgo que la exploración y la explotación comercial implicaban. Durante dos siglos, hombres pertenecientes a los más diversos ambientes entraron en escena: mercaderes de una burguesía urbana en auge durante el siglo XV; nobles cuyos ingresos disminuían al mismo ritmo que la población, que muy difícilmente perdían la dirección de la sociedad; pueblo llano que se orientaba hacia nuevas actividades económicas para conseguir disminuir o, si posible fuese, perder vínculos y ataduras sociales.

Ello, unido a las ventajas técnicas: la brújula, aparecida hacia 1190, el mayor tonelaje de los navíos en relación con la mayor posibilidad de carga de mercancías, la apertura de rutas, como las que los genoveses abrieron entre el Mediterráneo y Flandes en 1277, hizo que se navegara mucho más a menudo multiplicándose los viajes y aumentando el riesgo, para alejarse de las costas y del enfrentamiento con el peligro. Todo ello hizo que apareciera una navegación más resueltamente de altura que durante los doscientos años previos al viaje ofrecido por Colón y aceptado por la Corona, y produjo la apertura de la gran ruta transatlántica, que supuso el comienzo del descubrimiento de tierras occidentales.

La expansión ibérica y la política internacional

El tercer factor explicativo de la expansión atlántica española y los efectos producidos por ésta radican en la política internacional, arrancan de la formación de las bases insulares que, en la navegación atlántica, van a desempeñar un papel considerable como escalas indispensables y puntos de lanzamiento. De hecho, el espacio atlántico de la navegación a vela se divide en tres partes muy distintas: desde la Península Ibérica, extremo occidental de Eurasia, hasta el primer escalón de las islas (Azores al norte, Madera, Canarias, Cabo Verde, al sur); de esta

cadena insular, hasta las Antillas; desde éstas, hasta las costas del continente americano, lo que los oceanógrafos han llamado el Mediterráneo tropical. En la navegación a vela, doce o trece días desde Cádiz hasta Canarias, treinta días para la navegación del Atlántico y otros tantos para alcanzar la costa continental. En estas condiciones, se comprende el papel de las islas como zona de descanso y reavituallamiento antes de la travesía oceánica.

Las islas Canarias, que todos los navegantes para América han encontrado en su camino, son otra cosa mucho más importante: la primera tierra de colonización transoceánica de la sociedad cristiana occidental. Las islas Canarias son anticipación del Nuevo Mundo, pero antes de ser base esencial para el camino transatlántico de América, fueron eje de proyección en dirección al Magreb y el África negra. Precisamente esto explica la rivalidad suscitada con Portugal y la discutible autenticidad de la pretendida expedición portuguesa de 1341, con naves bajo mando italiano y mínima participación portuguesa. Fernando I de Portugal otorgó en 1370 a su Almirante Lanzarote de França las islas desiertas de Lanzarote y Gomera «que trovou e nos gagnou». Pero cuando en 1385 Juan I confirma la donación, ya no se mencionan las islas. Sin duda se trata de argumentos jurídicos para justificar derechos previos sobre ellas. Inmediatamente después de la expedición de 1341 las Canarias generan una gran inquietud y atención en todas las Cortes europeas, y en el *Atlas catalán* de Abraham Cresques, de 1375, se explica en una larga leyenda que los antiguos creyeron que en ellas estaba el paraíso terrenal.

Muy pocos años después de la expedición de 1341, en 1344, el papa Clemente VI invistió a don Luis de la Cerda, descendiente de la casa real de Castilla, con el título de Príncipe de la Fortuna; con sus propias manos le ciñó la corona de oro y piedras preciosas, concediéndole la posesión hereditaria de las islas Canarias, convertidas en feudo papal. Clara manifestación de la aplicación pontificia *Omni insulae,* que ha sido magistralmente estudiada por el eminente historiador mexicano Luis Weckmann.

Esta sorprendente universalización de las islas Canarias nos pone en presencia de un descendiente de la casa real de Castilla, hijo de Alfonso de la Cerda, bisnieto de Alfonso X el Sabio y de San Luis de Francia. Su padre, don Fernando, heredero legítimo de la Corona castellana, fue desposeído por su tío Sancho IV. De su hija Isabel desciende la casa de Medinaceli. Don Alfonso de la Cerda nació en Francia durante el exilio

de su padre; vino a España y en 1306 casó con doña Leonor de Guzmán, hija de Guzmán el Bueno, lo cual le dio los títulos de señor de Deza, Enciso y del Puerto de Santa María. El Papa, después de la investidura, concedió una serie de privilegios espirituales para él y quienes le acompañasen en la ocupación efectiva del reino. Hace caso omiso de la divulgación cartográfica del viaje de Lancelotto, hecha por Angelino Dulcert y, por supuesto, ignora el viaje portugués de 1341.

Sin embargo, la repercusión de esta sorprendente decisión de Clemente VI fue grande, destacando las protestas de los reyes de Portugal y Castilla, Alfonso IV y Alfonso XI, respectivamente, alegando ambos lejanos fundamentos de derecho, pero cediéndolos en reverencia a la Santa Sede. Portugal argumenta su mayor proximidad geográfica y la prioridad de su descubrimiento; Castilla, que las islas habían pertenecido a los visigodos, quienes las adquirieron de infieles, y que el rey castellano era su heredero universal. Luis de la Cerda, sin embargo, no pudo montar ninguna expedición que le proporcionase la ocupación efectiva de su «reino», aunque lo transmitió en testamento a su primogénito Luis con la reserva de conceder la cuarta parte a un hijo natural llamado Juan. Esto ocurre en 1348.

Las Canarias fueron objetivo preferente de mallorquines y catalanes que llevaron a cabo una serie de expediciones en la segunda mitad del siglo XIV, especialmente estudiadas por Bonnet, Serra Rafols y Wölfel, entre otros. Estas expediciones fueron las de Francesc Desvalers (1342), Domingo Gual (1342) y Arnau Roger (1352) y, posteriormente, algunos intentos evangelizadores de los obispos de Barcelona y Tortosa, de cuyos resultados se ignora absolutamente todo.

La primera expedición castellana a las Canarias fue mandada, con autorización del rey Enrique III, por el sevillano Gonzalo Pérez Martel, quien la llevó a cabo desde Sevilla, con gentes de las costas cantábrica y andaluza, en el año 1393. Esta expedición quedó registrada en la crónica de Enrique III y probablemente, en torno a estas fechas, se inició una etapa de reiterados intentos, mientras el propio rey concedía a un noble francés, Roberto de Braquemont, el derecho a conquistar el archipiélago canario, de quien pasará al noble normando Jean de Bethencourt, asociado a Gadifer de la Salle. La expedición francesa parte de La Rochelle el 1 de mayo de 1402, hace escala en la costa gallega y en el Puerto de Santa María y llega a Lanzarote. Los hombres reclutados por Bethencourt se sublevan, abandonado la empresa, que sólo llevan a

cabo los de Gadifer de la Salle. Fue preciso buscar ayuda, consiguiéndola en efecto de Enrique III de Castilla, el cual le concederá el título de rey de Canarias, como feudatario del rey de Castilla. Cuando regresa Bethencourt, sólo lleva cuatro hombres de los puertos andaluces del Atlántico. Gadifer de la Salle abandona la empresa y, asegurado el dominio de Lanzarote, Bethencourt va a Francia, de donde regresa con dos naves cargadas de emigrantes con las que pretende poblar las dos islas conquistadas: Lanzarote y Fuerteventura. Pocos años después, los Bethencourt gestionaron la venta de las Canarias al conde de Niebla, escriturada en Sevilla el 15 de noviembre de 1418.

De modo que los grandes impulsos de navegación atlántica, portuguesa y castellanos, son paralelos, centrándose, los primeros, en el Magreb: conquista de Ceuta en 1415, y los segundos, en las islas Canarias, donde la Corona se limita a extender algunos documentos que sirvan de legitimación a los esfuerzos realizados desde Niebla, con carácter privado, en el círculo de influencia de Sevilla. Así, Juan II hace una concesión a Alfonso de Las Casas (1420) encomendándole la conquista de las islas libres. El conde de Niebla vendió sus derechos al hijo de aquél, Guillén, a quien Juan II confirmó (1433) el encargo hecho a su padre.

Desde 1435, inmediatamente después de que Gil Eanes doblase en cabo Bojador, que abrió la ruta de la costa africana, y en la esfera de la explotación económica de la costa de Guinea, se produjo un cambio en la política portuguesa —que hasta ahora había ignorado los derechos sobre las Canarias proclamados por la Corona de Castilla— que tiende a conseguir acuerdos políticos con Castilla para evitar un diferendo diplomático que, con sus posibles secuelas guerreras, le impidiese obtener el máximo fruto de la ruta costera africana y sus importantes posibilidades económicas: trigo, oro, sal, pimienta, esclavos, tan necesarias para la supervivencia del reino portugués. En efecto, el rey Juan II de Castilla había enviado a Portugal una embajada en 1425, inmediatamente después de la expedición portuguesa a las Canarias capitaneada por Fernando de Castro, portadora de una protesta formal, expresada verbalmente por su embajador en Portugal, Alonso de Cartagena, ratificada posteriormente, siendo obispo de Burgos, ante el Concilio de Basilea (1435). El señorío de Fuerteventura y Hierro pasa de Guillén de Las Casas a Hernán Peraza, y de éste a su hija Inés Peraza, casada con Diego García de Herrera, el cual levantó la torre de San Sebastián en la isla de la Gomera (1447), primer puesto permanente en las islas. Un año después, el in-

fante don Enrique de Portugal compró a Maciot de Bethencourt sus derechos sobre Lanzarote, haciéndose cargo del gobierno de la isla y quedando el caballero Antón Gonzalves como capitán de la misma.

Esto origina una nueva protesta del rey de Castilla a través de Juan Íñiguez de Azaire, escribano del rey, quien pese a sus gestiones en los años 1451 y 1452 no consiguió ninguna respuesta clara de la Monarquía portuguesa. Ésta, mientras tanto, acumulaba datos sobre las posibilidades de la costa africana. Estos datos también le interesaban a Castilla, pues en 1449 el rey concedió al duque de Medina Sidonia, señor del Puerto de Sanlúcar de Barrameda, la explotación de los mares y tierras desde el cabo de Aguer hasta el cabo Bojador, con todos sus ríos, pesquerías, rescates, pechos, derechos, justicia y jurisdicción. El rey de Castilla quiere forzar un acuerdo utilizando sus derechos sobre Guinea y Juan de Guzmán y Juan Alfonso de Burgos son enviados como embajadores ante el rey de Portugal, cuando éste ya había solicitado del Papa un arbitraje. El Pontífice, en efecto, expide la bula *Romanus Pontifex,* el 8 de enero de 1454, que respalda con la autoridad universal del obispo de Roma la exclusividad portuguesa sobre Guinea y asegura toda la costa de África a partir de los cabos Nun y Bojador. Se abre un período de paz y falta de iniciativa castellana, coincidiendo con el reinado de Enrique IV (1454-1474); cuando muere el rey, el problema de la sucesión plantea la guerra castellano-portuguesa como una importante faceta transatlántica, centrada en Guinea y en su importante comercio de oro, que dio origen a frecuentes expediciones hechas por vecinos del Puerto de Santa María, Palos, Sevilla, de carácter particular, u otras oficiales como la de Carlos de Valera, con veinticinco o treinta carabelas y tres naos del Cantábrico (1476); dos años después, fue enviada otra gran expedición a Guinea, bajo el mando del caballero menés Pedro de Covides, con treinta y cinco carabelas y naos. Todo ello evidencia, sobre todo, la importancia y fuerza tomada por la marina de Castilla.

La paz entre Portugal y Castilla se firmó el 4 de septiembre de 1479 en Alcaçovas, siendo los firmantes principales el doctor Rodrigo Maldonado, Oidor de la Audiencia del Consejo de los Reyes Católicos, por parte castellana, y el barón de Albito, don João de Silveira, por parte portuguesa. La ratificación de lo pactado la hicieron los Reyes Católicos en Toledo, en marzo de 1480. Se conciertan dos acuerdos distintos: uno, conocido con el nombre de Tratado de las Tercerías de Moura, que está destinado a resolver la cuestión dinástica; el otro es un acuerdo de paz

perpetua, incorporado, y ratificaba el ajustado en Medina del Campo en 1430, ratificado por el rey de Portugal en Almeirín, en 1431. En lo que atañe a las navegaciones atlánticas, se adjudicó a los reyes de Portugal todas las tierras, tratos y rescates de Guinea, las islas de Madera, Puerto Santo y Desierta, todas las islas de las Azores e islas de las Flores y de Cabo Verde «e cualesquier otras islas que se fallaren o conquirieren de las islas de Canarias para abaxo contra Guinea»; las islas Canarias, ganadas o por ganar, «las cuals fincan a los Reinos de Castilla». En los acuerdos no sólo se habla de tierras, islas, costas, sino también del Océano, porque los Reyes Católicos se comprometen a impedir que súbditos suyos o extranjeros «non vayan a negociar a los dichos tractos nin islas, tierra de Guinea, descobiertas o por descobrir» sin licencia de los reyes portugueses. Lo que quiere decir, sencillamente, que el tratado de Alcaçovas-Toledo reservaba a los portugueses, en exclusiva, el control de la navegación océanica camino de Guinea. Ello supuso un verdadero reparto del Océano, pues los españoles podían navegar a Canarias y ganar las islas de este archipiélago. La integración definitiva de las islas mayores y de todo el conjunto del archipiélago tuvo lugar, pues, durante el reinado de los Reyes Católicos.

LOS DESTINOS ATLÁNTICOS: ESPACIOS Y RUTAS

El extremo occidente cristiano se encontraba en el punto de unión del Mediterráneo y el Atlántico. El Mediterráneo aportó sus largas tradiciones, las necesidades y las soluciones de su población numerosa, de su inquietud comercial, de su capitalización financiera. Estaba representado por las repúblicas italianas, Cataluña y Mallorca —reconquistada en 1229—. Toda la historia de la expansión europea, desde principios del siglo XIII hasta finales del siglo XIV, se organiza en torno a las tres fases largas fijadas por François Simiand:

— De 1200 a 1350. Fin, apogeo y culminación de una fase larga de prosperidad; este período es, con mucho, el más largo de la fases discernibles. Los primeros síntomas de hundimiento preceden a la peste negra, incluso se ha pretendido ver en ella, aunque no con certeza absoluta, un castigo de superpoblamiento. El clima coyuntural empeoró hacia 1320-1330; una tremenda quiebra se produjo por todas partes, sin término de comparación posible ni en el pasado ni en el futuro, a con-

secuencia del acontecimiento único de la peste (1348-1350) que barrió, en pocos meses, más de un tercio de la población europea y, en algunos casos, más del cincuenta por ciento. El resultado fue que en 1400 la población en todas partes era inferior a la de 1350.

— Entre 1320-1330 en algunas regiones, y en 1348 por todas partes, comenzó una segunda fase, prolongada hasta finales del siglo XV en el sur, y hasta principios del XVI en el centro y norte de de la cristiandad latina. Éstos fueron, precisamente, con la recuperación demográfica, los años de la inevitable expansión ultramarina. La fase más característica empezó a través del Atlántico. Nada positivo ni duradero se produjo antes de mediados del siglo XIV, contrariamente al esquema habitual que quiere que las fases de prosperidad sean multiplicadoras; asistimos en el transcurso del largo y fructuoso siglo XIII a la creación de los instrumentos de exploración y de conquista: el navío, la brújula, los instrumentos de un capitalismo naciente. Sin embargo, aparte del largo y fecundo remontar de las costas atlánticas de España y Portugal, esta primera época fue de fracaso: fracaso de los hermanos Vivaldi (1291), fracaso de Génova, fracaso catalán de Jaume Ferrer (1346), que franqueó, sin regresar jamás, el cabo Bojador.

En fase larga de expansión, se produjo el descubrimiento y conquista de América, la conquista y la construcción de la India portuguesa, la explotación, a partir de 1540 y de 1550, del imperio comercial de Portugal. La Península Ibérica, que ha participado en todas las culturas mediterráneas, que ha formado parte directa de todas las zonas de tensión de las culturas creadoras mediterráneas, dejó, como vimos, el destino del mundo mediterráneo en manos de la Corona catalano-aragonesa, que va a tener una importancia verdaderamente grande en lo que se refiere a la organización institucional de los dominios mediterráneos, tal como vio clarividentemente Vicens Vives, y va a participar con impulsos fuertes en el comercio del Mediterráneo, integrando todo ese comercio en una línea básica de participación efectiva con la creación de formalizaciones verdaderamente importantes en el mundo catalán, tomando como metrópoli de una colonización comercial importantísima mediterránea, hasta su extremo oriental, a Barcelona. También se va a producir una intervención política, como consecuencia de la aparición, en el extremo mediterráneo, de los turcos, lo que influyó positivamente en el establecimiento de ducados y puntos de dominio en el extremo oriental, cuando el Imperio bizantio se vio gravemente amenazado por parte de los turcos.

Las tres penínsulas mediterráneas desempeñaron un papel fundamental en el Mare Nostrum de los romanos, porque fueron ferozmente disputadas como frontera entre Occidente y Oriente. Primero fue Grecia, después Italia, finalmente la Península Ibérica. De todas las provincias occidentales, Italia fue la que más tiempo estuvo ligada al sistema bizantino. A fines del siglo VIII, cuando la mitad meridional del Mediterráneo había pasado bajo la dominación árabe, Italia permaneció cubierta por la potente flota de Bizancio. En el peligroso Mediterráneo, la suerte de Italia se encontró ligada a la potencia naval. La España visigótica, dejada al descubierto por la retirada bizantina de 624, pagó con el desastre de la invasión musulmana su incapacidad para controlar el estrecho de Gibraltar. El repliegue de protección naval bizantino sobre la Grecia de Asia Menor entregó Cerdeña, Sicilia, las costas de Calabria y de Apulia, a una serie de ataques y una ocupación árabe momentánea.

Desde finales del siglo XI la cuenca del Mediterráneo comunicaba con el Extremo Oriente por cuatro rutas, cuyas extremidades occidentales eran controladas por completo por las ciudades italianas: dos rutas puramente terrestres, las de las caravanas de la seda y de la baratija china, comprometidas bastante a menudo. Rutas mediocres y arcaicas. Una de ellas pasaba al norte, unía China con el mar Negro por el lindero forestal de la gran estepa del sur de Siberia. Otras franqueaban, de oasis en oasis, el desierto del Turquestán y alcanzaban a través de Irán el fondo del golfo Pérsico, donde se unían al fragmento terrestre de una de las dos vías marítimas. Las vías marítimas del océano árabe pueden definirse bastante bien como una navegación transoceánica con los medios y las técnicas de un gigantesco cabotaje.

Otra ruta más antigua llegaba desde la India, Malaca o Insulindia al fondo del golfo Pérsico. Un largo transporte franqueaba el desierto y desembocaba, a través del creciente fértil, en una de las escalas de Palestina o de Siria. Por último, la cuarta era una ruta más reciente y más perfeccionada que terminaba en el fondo del mar Rojo, los golfos de Akaba y de Suez. La vía de tierra hasta Alejandría estaba, pues, reducida al mínimo. Desde que el contacto comercial se estableciera entre la cuenca occidental del Mediterráneo cristiano y los extremos orientes, cada una de estas rutas conoció muchos avatares.

A principios del siglo XIII las vías terrestres estaban comprometidas. La ruta marítima sur se vio amenazada a fines del siglo XIII. La ruta marítima norte, en la segunda mitad del siglo XIV. Las vías terrestres, una

vez más, a fines del XIV con la aparición de Tamerlán. Las vías marítimas, sobre todo, eran bastante flexibles para hacer frente a una demanda creciente desde el siglo XI. En función de este gran comercio que organizaban las ciudades italianas del norte, se crearon y perfeccionaron los instrumentos del capitalismo comercial, basado esencialmente en el oro procedente de las rutas caravaneras del Sudán desde el centro de África.

A finales del siglo XIII, Venecia y Génova dominaban el tráfico oriental, no sin dificultades. Génova apoyaba al Khan mongol de Persia contra el Egipto mameluco, mientras que Venecia permanecía estrechamente ligada a Egipto, que ocupaba la mejor posición. La caída de San Juan de Acre (1291) produjo un incremento de la tensión de las relaciones. La Cruzada interfería el comercio. Génova tenía tras de sí al Pontífice y a la cristiandad. La posición de Venecia era difícil. Durante veinte años, la ruta de comercio oriental —aquella que iba a Alejandría— fue interceptada, menos por los musulmanes que por los cristianos. En ese momento de extrema tensión se sitúa la obra del mallorquín Raimundo Lulio.

El último cuarto del siglo XIII contempló una conquista importante: la primera travesía masiva mediterránea de las columnas de Hércules. Se precisaban navíos de alta borda y provistos de puente para afrontar cómodamente las grandes olas del océano. Durante mucho tiempo el espacio mediterráneo fue considerado como un sistema cerrado, pero a fines del siglo XIII Italia fue a la conquista de Flandes. Colonias genovesas se implantaron en ciudades de la Hispania liberada. Fueron numerosas en Sevilla desde fines del siglo XIII. Normalmente se sitúa en 1277 la salida de la primera flota anual en dirección a poniente, hacia Inglaterra y Flandes principalmente. Venecia siguió treinta años más tarde; se trataba menos de una innovación que de una mejora. En 1277, la apertura del estrecho de Gibraltar tuvo una importancia comercial decisiva. Para el siglo XV se valora en ocho mil toneladas —seis mil para Génova, dos mil para Venecia— el volumen del tráfico italiano con el mar del Norte, alrededor de cuarenta veces el volumen de la ruta terrestre. Esta multiplicación por cuarenta es premonitoria de lo que sería, en el siglo XVI, la apertura de las vías marítimas directas.

A partir de ahí, siguiendo este impulso, se hicieron otras tentativas. La más antigua, y la más discutible, fue la de los hermanos Vivaldi en 1291. Ugolino y Guido salieron de Génova, franqueando las columnas

de Hércules con dos galeras. Los documentos dan algunos nombres: Jacobo y Antonio Argilofo, como prestamistas; Doria, entre los promotores; el nombre de los hermanos, el de los navíos: el *Allegranza* y el *San Antonio;* la finalidad de la empresa *ad partes Indiae per mare oceanum.* ¿Fueron acaso los Vivaldi precursores de Colón? O lo más verosímil, como tiende a probarlo la elección desafortunada de las galeras, ¿precursores de Bartolomé Díaz y de Vasco de Gama? Los hermanos Vivaldi no regresaron para poder decirlo.

Los italianos no fueron los únicos, porque en todo ese movimiento mediterráneo estaba también Cataluña. A fines del siglo XIII la Monarquía catalano-aragonesa era la gran potencia en auge del Mediterráneo occidental. Por una parte, es un Estado continental cuya fuerza reside en sus soldados, montañeses duros, pero este Estado es una potencia marítima y económica desde el 801, fecha de su reconquista por los francos. Barcelona fue una opulenta metrópoli comercial que conoció destinos cada vez más brillantes en el Mediterráneo. A finales del siglo XIII, desde el ángulo de las técnicas capitalistas, los comerciantes catalanes seguían de cerca a Génova y el norte de Italia.

La unión catalano-aragonesa (1137) ya no volvió a desvirtuarse. Fue un factor potencial de futuro. Varias tentativas, en dirección al Languedoc y después a Provenza, fracasaron. La batalla de Muret (1213) lanzó a Aragón-Cataluña hacia lo esencial: la Reconquista. La conquista del norte de Valencia ocurrió entre 1232 y 1235. Valencia, que había vuelto a ser musulmana tres años después de la muerte del Cid (1099), capituló definitivamente en 1238. La conquista de las Baleares reforzó los cimientos marítimos del Estado y fue llevada a cabo de 1229 a 1239. En 1310, entre los dos reinos, Aragón y Valencia, y el Principado de Cataluña, la Monarquía catalano-aragonesa ocupaba las bases insulares de una potente talasocracia. La totalidad de las Baleares, Córcega, la isla de Elba, Cerdeña, Sicilia, Malta, Gozo, Pantelleria y esta Monarquía amenazaban directamente a los imperios musulmanes del Mediterráneo. La vocación marítima es muy natural. El paso de Murcia a Castilla impidió al Estado catalano-aragonés la posibilidad de continuar la Reconquista. La firma de los tratados, tal como hemos dicho, creó los destinos futuros de una y otra, de las dos Coronas que estaban llamadas a unirse a finales del siglo XV.

El fracaso más significativo de la salida del Mediterráneo al Atlántico es de los catalanes. Los catalanes, mejor que nadie, conocían la im-

portancia del comercio con el Magreb como proveedor de la economía europea de oro sahariano. Las Baleares habían tenido siempre relaciones mercantiles continuas con los puertos del Magreb central. Una vez hubieron conquistado Mallorca, los catalano-aragoneses fueron iniciados en las orientaciones marítimas y económicas de la isla. En una primera etapa se establecieron relaciones con la región de Tlemecén, el más occidental de los Magreb mediterráneos. El portulano de 1339 de Angelino Dulcert señala en el fondo del Sahara, en las orillas de un río, que es el Níger, un rey cuya riqueza cuenta en oro; es el rey de Mali. Siete años más tarde, el mallorquín Jaume Ferrer, el 10 de gosto de 1346, levó anclas a bordo del *Uxor, per anar al rio de l'or.* Jaume Ferrer realizó el difícil paso del cabo Bojador; debió alcanzar sin duda las costas de Senegal; incluso se ha dicho, sin serias razones para ello, que llegó hasta el Níger. Jaume Ferrer, como los hermanos Vivaldi, no regresó jamás para contarlo. Menos espectaculares, pero más positivas, fueron un año después las expediciones portuguesas. En 1341, las expediciones de los mallorquines Francesc Desvalers y Domingo Gual a las Canarias, de las que ya hemos hablado.

Las rutas atlánticas españolas hay que ponerlas evidentemente en relación directa y vinculante con las dos Españas atlánticas: la España andaluza, del Guadiana al estrecho de Gibraltar; el Cantábrico, desde Galicia al País Vasco, desde la desembocadura del Miño a Fuenterrabía y San Juan de Luz. Entre el Cantábrico atlántico y la Andalucía atlántica se encuentra una importante dialéctica y comunicación, hecha de una evidente complementariedad, de una tensión latente, e incluso de una cierta rivalidad. La costa cantábrica es la más anciana de las Españas marítimas cristianas. Ella sufrió, a finales del XVI y en el XVII, un eclipse del cual su amplitud, sus causas, su realidad son imperfectamente conocidas.

La mutación marítima de la España cantábrica es contemporánea de la gran mutación del crecimiento europeo. Constituye uno de los múltiples aspectos del despegue del siglo XII. De hecho esta promoción se hace del este al oeste. Existe en las provincias vascas de Vizcaya y de Guipúzcoa una economía marítima cuyas raíces remontan muy lejos, hasta el siglo XI, como ha indicado Magalhaes Golinho. La promoción de las costas asturiana y gallega es más tardía. Después del sitio de Almería (1147) Alfonso VII tiene necesidad de ayuda marítima mediterránea, de Génova y de Aragón. En 1151, todavía lejos del sitio de Sevilla, hace falta esperar navíos franceses. El cambio vizcaíno se sitúa a mitad del

siglo XII; el castellano-leonés, a comienzos del XIII. La toma de Sevilla, en 1248, llega por una parte gracias al beneficio de la importante superioridad naval de la España cantábrica. Los navíos que bloquean el Guadalquivir y que actúan a lo largo de las costas magrebíes y ocupan en la España andaluza sus apoyos de Marruecos, han sido construidos en los astilleros de Santander, Laredo, Santoña, Castro, San Vicente de la Barquera, Avilés, Bayona, Noya, Coruña, a Pontevedra y Fuenterrabía.

La marina castellana, en el siglo XIV, es la marina cantábrica, equilibrada por la marina portuguesa y un elemento importantísimo en el campo de las fuerzas geo-políticas de la Guerra de los Cien Años. La España cantábrica se convierte en el siglo XV en uno de los cuatro o cinco polos de la economía marítima en la cristiandad latina. El Cantábrico pertenece al mismo espacio oceánico que Francia del sudoeste, Flandes, Inglaterra y el mundo hanseático. La España cantábrica, protegida o aislada de las influencias mediterráneas por el espeso sistema pirenaico cantábrico, es un conjunto bien dirigido hacia la Europa norteña. Las rutas que toman nacimiento del sistema de comunicaciones que sus puertos ordenan través del Atlántico y de sus mares costeros, fríos, es un sistema del norte, un conjunto de un sistema de comunicaciones que no conduce, inmediatamente, hacia África, hacia América, sino que es producto de la exploración de las costas de África.

La costa cantábrica ha madurado desde el punto de vista marítimo, a través de un arreglo inmensamente fuerte de comunicaciones, que ha producido el conocimiento de la Escandinavia atlántica, la costa oriental de Inglaterra, los puertos del mar del Norte, Islandia, Groenlandia y Vinlandia. Tuvo su apogeo del siglo X al XII, y este nudo de comunicaciones sobre una zona marginal afectada por los impulsos y los retrocesos alternativos de los hielos quedó comprometido en el siglo XIII por la anomalía térmica negativa de 1200 a 1350. Los historiadores escandinavos invocan textos muy claros, que han sido recogidos por Le Roy Ladurie. Las perspectivas incomparables, abiertas por el descenso a lo largo de las costas de África y sobre todo por la explotación del amplio paralelogramo transversal, definido por el alisio y el contraflujo de latitudes medias, quedan, por otra parte, ridículos durante mucho tiempo para la solución nórdica. El siglo XV comienza con un movimiento de báscula hacia el sur en las comunicaciones atlánticas. Existe un Atlántico nórdico que parte del Cantábrico hasta el sur y cubre las Islas Británicas, toma apoyo al sur de Escandinavia, se articula sobre la débil película marítima

de los mares norteños, canal de La Mancha, mar del Norte, estrechos bálticos. Las rutas españolas del norte se explican perfectamente en este cuadro geográfico, que sufrió la intrusión masiva de los italianos. La ruta Burgos-Bilbao-Brujas, que constituye el gran eje del Atlántico hispano-cantábrico, no adquiere todo su valor más que en este contexto que se ha citado.

Este Atlántico norte costero engendró, pero con retraso cronológico, timidez y lentitud en relación con las soluciones reales del sur, un Atlántico de las pesquerías, el Atlántico de los Caboto, de los Corte-Real, pero también el Atlántico de la Corona, cuya actividad es apreciable en el curso de los decenios de los años 1520. Las actividades del Cantábrico son estrechamente solidarias con las de Inglaterra. No es posible pensar que del 15 de enero de 1529 al primero de diciembre de 1573 se pueda producir una hendidura tan apreciable en el monopolio de Sevilla. El Cantábrico participó, por el contrario, durante todo el siglo XVIII en la profunda oleada de colonización en América.

Por último, un Atlántico transversal encuadrado por el alisio norte y el contraflujo de las latitudes medias. El Atlántico por excelencia de la Carrera de las Indias, el Atlántico de las rutas españolas, que son las rutas de Andalucía. Es el Atlántico español por excelencia, pero no es sólo el Atlántico sobre el cual los españoles navegan. Es también del que traen del norte el trigo, el vino y los paños de Flandes, las lanas de Castilla indispensables para las industrias del Brabante y de Flandes.

Esta estructura emerge en el siglo XIII, hacia 1230, culmina en el siglo XIV, se mantiene durante el XV y el XVI. Con el cierre progresivo del canal de La Mancha a partir de 1568, el eje Burgos-Bilbao-Brujas, después Amberes, ha sido durante tres siglos el más fuerte de los valores de productos transportados, uno de los ejes más importantes de la economía marítima, la primera de las rutas del Atlántico español, hasta el descubrimiento del continente americano. A partir de esta fecha, se puede decir esquemáticamente que el eje Medina del Campo-Burgos-Bilbao retrocede ante el eje Burgos-Medina-Sevilla. Pierre Chaunu, *Sevilla y el Atlántico* (tomo VIII), ha venido a establecer esta nueva vinculación de enorme importancia para nuestros objetivos. Se está produciendo el cambio de las rutas marítimas, se está produciendo un desplazamiento del centro de gravedad ibérica. Chaunu ha evocado la imagen de una captura de la vieja Castilla por el Atlántico andaluz.

El primer puesto de las construcciones navales españolas es alcanza-

do por la costa vizcaína, por la costa cantábrica. Entre los constructores vizcaínos hay ciertas épocas del siglo XVI en las que su importancia sobre los astilleros andaluces es evidente. Su crisis pertenece a los años 1560-70; parece que a partir de esta fecha, cualquiera que sea su calidad de producción, sus precios estaban progresivamente dejando de ser competitivos. Un estudio de la construcción naval de Vizcaya, y sobre todo la costa cantábrica, muestra en la medida de lo posible los costos y los niveles de producción, que han caído súbitamente. Después del hierro y el déficit cerealístico, la pesca es el gran motor del Atlántico-Cantábrico. La pesca costera, desde tiempos inmemoriales; la gran pesca de altura, desde el siglo XII. He aquí, en fin, la invención de proteínas animales en el siglo XV. La costa cantábrica toma, desde el comienzo, un papel decisivo en la gran aventura de la navegación. La puesta en explotación de los bancos de Terranova es uno de los grandes negocios de los siglos XV y XVI. Cuando los textos hablan de españoles, hay que entender sobre todo cantábricos o los habitantes marítimos de Cantabria. Durante mucho tiempo los españoles han disputado a los franceses la primera plaza. En 1568, cuando el repliegue vizcaíno ha comenzado, un texto exhumado por Cunninghan da las relaciones siguientes: cincuenta barcos ingleses, contra un poco más de cien españoles y ciento cincuenta franceses. Los niveles parecen exagerados, pero no tenemos ninguna razón para poner en duda esta noticia. Otra fuente, en 1585, en pleno repliegue de la potencia marítima vasca, da la indicación siguiente: sobre dieciocho navíos enviados a Terranova, diecisiete capturados por los ingleses. Es difícil descartar la tesis clásica. La retirada de los navíos vizcaínos del banco de Terranova proviene de una insuficiente protección.

El repliegue de la potencia marítima española hacia el Atlántico de la Carrera, después de su escaso desarrollo, sin protección para los marinos cantábricos, soportando los golpes de sus adversarios sostenidos por sus respectivos Estados. Terranova es la gran escuela de las gentes del mar y alcanza su plenitud durante el siglo XVIII, donde la mayor potencialidad naval de Francia e Inglaterra es evidente sobre España.

Las provincias vascas constituyen la punta de lanza de la potencia marítima de la España cantábrica. Sería injusto negar la importancia de Asturias y de Galicia. Henry Lapeyre muestra, en el reinado de Felipe II, a Santander y Bilbao en el papel exportador de lanas de la meseta, centradas en Burgos. Galicia, en fin, está mejor colocada en sus puntos finales terrestres, en la cresta de sus interminables rías, para aprovechar

las nuevas suertes procedentes de América. Su participación directa en la Especiería, como en el comercio americano, parece extremadamente limitada en el siglo XVI. Las razones geográficas, técnicas, geopolíticas y geo-técnicas de escaso desarrollo son muy evidentes. La prioridad de Sevilla responde a la naturaleza de las cosas, no a los caprichos de los directores de la política exterior. Hay que interpretar de un modo crítico las Reales Cédulas de 15 de enero de 1529 y de 21 de diciembre de 1573, tan precisamente destacadas por Pierre Chaunu. Éste no cree que abran un verdadero paréntesis en el monopolio de Sevilla. Lo que se ha podido escapar, en el complejo andaluz-canario, al interior del monopolio de España en el siglo XVI, no pasa del 2 al 3 por 100.

La promoción americana del Cantábrico data de la segunda mitad del siglo XVIII. No es apenas más que un aspecto de la lenta e irreparable promoción de la parte más nórdica del Atlántico norte. La parte cantábrica ha contribuido a la repoblación de Andalucía cristiana: una facción constantemente creciente de gallegos, asturianos, vizcaínos. En 1492 los tripulantes norteños de Colón al norte son minoritarios, más en cantidad que en calidad. Hacia 1550-1570, los marinos de las provincias del norte se equilibraron sobre los navíos de la Carrera, por más de la mitad, vizcaínos, asturianos y gallegos, con los de Sevilla, Sanlúcar, Niebla y Cádiz. La fuerza de Sevilla, en el Siglo de Oro, habría de ser la más importante de toda España, en el asalto del Atlántico y de la América.

A ello pertenece la creación de nuevas rutas en el Atlántico español, a partir de la costa andaluza. La reconquista de la costa andaluza (1264, Cádiz) facilitó el reforzamiento, en los últimos años del siglo XIII, de las comunicaciones marítimas entre Italia y Flandes. Las escalas españolas y portuguesas se convirtieron en parte integrante de la ruta mediterránea. Un Atlántico costero controlado por fuerzas cristianas, desde 1265, bordea la Península Ibérica al oeste. El Portugal de Lisboa, el Algarve, Niebla y Cádiz quedan insertos en una red de comunicaciones de la franja atlántica costera. Ésta no es una de las mejores ventajas de la España atlántica del sur sobre la España atlántica del norte. Las grandes navegaciones exploradoras del Golfo, al sur y al oeste, son evidentemente un primer punto que ordena la existencia de la red de rutas, cotidianamente vivas. Una red que debe hacer frente a las necesidades del crecimiento demográfico, record de la España del sur, de finales del XIV hasta los comienzos del siglo XVI.

Pero el Atlántico español y el Atlántico portugués son por excelen-

cia rutas nuevas. Sin duda, en este nivel las ocupaciones nacionales se revelan tendentes a encauzarlas. Entre el siglo XIV y el final del XV no hay Atlántico español, ni Atlántico portugués, pero sí creación ibérica de nuevos espacios atlánticos, una invención que viene del acuerdo internacional castellano-portugués y que hizo participar en él activamente la costa andaluza. El condado de Niebla prolonga el Algarve; de hecho, la implicación mutua es profunda y varios episodios lo atestiguan.

Ya hemos visto el ejemplo típico del archipiélago canario. Cuatrocientos cincuenta kilómetros del oeste al este, doscientos kilómetros del norte al sur, novecientos o mil trescientos cincuenta kilómetros de Cádiz al archipiélago canario, engranan sobre 7.873 kilómetros cuadrados de tierra volcánica. La antigüedad había tenido la intuición, si no el conocimiento, de las islas Afortunadas. La recuperación de las Canarias, como de los otros archipiélagos próximos —Madera, Azores—, se ha hecho casi simultáneamente al final del segundo cuarto del siglo XIV, cuando ha acabado la reconquista de la costa andaluza, se han establecido las comunicaciones regulares Italia-Flandes y los navíos abandonan resueltamente las costas y no dudan en «engolfarse» profundamente a la búsqueda del viento. Con la vinculación de las islas Canarias a la Corona de Castilla definitivamente tras el Tratado de Alcaçovas-Toledo (1479-1480), podemos decir que comienza indefectiblemente la historia atlántica, la apertura de la ruta atlántica y el señorío atlántico para Castilla.

Los horizontes geográficos sobre los cuales se monta esta ruta son, en primer lugar, el hallazgo de los archipiélagos; en segundo lugar, la localización del Magreb, los productos económicos africanos, y las condiciones económicas. Concretamente, ahí se va a manifestar clarísimamente la enorme importancia que tuvo el acuerdo internacional firmado sobre el eje de las islas Canarias, entre castellanos y portugueses.

Los ibéricos hicieron su entrada en escena en el curso de los años 1340-1350. Entre 1340 y 1420 fueron descubiertos y explorados los archipiélagos atlánticos de Canarias, Madera, Azores y dio comienzo su colonización. En 1415 se conquista Ceuta; en 1434 Gil Eanes franqueó el cabo Bojador. La exploración de las costas africanas había comenzado. Después de las islas del azúcar, el oro de África y, a continuación, la malagueta animaron el comercio. En el curso de esta segunda etapa, los portugueses tomaron la iniciativa. A partir de 1448, y más claramente aún en los años sesenta, a las razones económicas se antepusieron razones políticas y religiosas. La búsqueda del Preste Juan y pronto la esperanza de la ruta de las especias.

En la antigüedad, se empleó la expresión Mare Atlanticum, pero evidentemente no se expresaba con ella el mismo concepto con que hoy hablamos del Atlántico. Entonces se denominaba también Océano Occidental al mar situado más allá de las columnas de Hércules, para distinguirlo del Océano Oriental dentro del cual se incluía el Índico. Los primeros europeos que partiendo del Mediterráneo se aventuraron en el Atlántico fueron, según todas las opiniones vigentes, fenicios y cartagineses que renunciando al mero cabotaje se lanzaron a la navegación de alta mar. Se admite que ya hacia el 1200 a.C. se había recorrido el Atlántico oriental, desde el oeste de Gibraltar hasta Finisterre, y acaso hasta las islas Casitérides, con objeto de efectuar transacciones comerciales con los habitantes de las costas de los mares Norte y Báltico. También se considera antiquísimo descubrimiento de los fenicios el de las islas Canarias, designadas por Plinio y Ptolomeo con el nombre de islas Afortunadas. Incluso parece que el navegante cartaginés Hannon, hacia el 465 a.C., llegó a lo largo de la costa de África hasta el golfo de Guinea, mientras Himilcon, por la misma época, alcanzó Gran Bretaña, navegando al norte. Hacia el 325 a.C., Phyteas de Massalia llegó hasta Jutlandia, Escocia, según se desprende de su descripción de la Aurora Boreal.

La Edad Media no superó el conocimiento del planeta que tuvo Ptolomeo. El Mediterráneo y el Báltico fueron las dos grandes cuencas donde se concentró el tráfico mundial de aquellos siglos. En muy raras ocasiones se aventuraba alguien a rebasar dichos límites; sólo los normandos se apartaron de aquella línea de conducta: libres de los prejuicios de los occidentales latinos, emprendieron osadas expediciones marítimas por el Atlántico, partiendo de su patria y dirigiéndose hacia el oeste y el noroeste. Los primeros ensayos sistemáticos, encaminados a la exploración del Atlántico, partieron de los Estados ibéricos. A mediados del siglo XIV, marinos genoveses y portugueses habían descubierto y colonizado las islas Canarias, Madera y Azores. A partir de 1350 estos archipiélagos aparecen en las cartas marinas como dato geográfico perfectamente establecido, por ejemplo, en el famoso mapamundi catalán de Abraham Cresques, de 1375. De todos modos, la zona de alta mar del Atlántico propiamente dicho continúa siendo una incógnita, y fue preciso un nuevo impulso para estimular la actividad de los descubridores. La ocasión vino dada por la expansión de los turcos hacia Levante, en el siglo XV, puesto que ello originó el cierre de las rutas terrestres de Oriente; al interceptarlas, desapareció el comercio.

Hubo un segundo motivo, éste de naturaleza religiosa. Los pueblos ibéricos se encontraban aún en plena lucha contra el Islam, pues los árabes ocupaban algunas regiones de la Península Ibérica. Se concibió el propósito de combatir al islamismo en otros continentes y difundir el cristianismo entre otros pueblos. La condición previa para el avance de los portugueses a lo largo de la costa africana era el dominio del estrecho de Gibraltar, para prevenir un posible ataque por el flanco de los árabes. Esta primera condición quedó realizada con la toma de la plaza mauritana de Ceuta por los lusitanos en 1415. Desde aquel momento fue posible pensar en una exploración sistemática de los mares occidentales. Indisolublemente ligado a ese objeto está el príncipe de la Casa portuguesa de Avis, Enrique el Navegante (1394-1460), quien habiéndose retirado en 1419 de la Corte de Portugal, se dedicó a estudios geográficos en la preparación de expediciones científicas, encaminadas a descubrir la ruta de Guinea y quizá la ruta marítima de la India.

Mientras los lusitanos surcaban los mares en busca del camino oriental de la India, los españoles concentraron su atención en la ruta occidental, cuya posibilidad había anunciado ya en 1474 el sabio italiano Toscanelli. De este modo, se van a abrir las tres grandes rutas españolas atlánticas: la del Atlántico insular, cuyo eje y centro fundamental fueron las islas Canarias, disputadas con Portugal y acordadas castellanas, como ya vimos, en el Tratado de Alcaçovas, de 1479; la ruta del Atlántico transversal, que va a ser el producto fundamental del Descubrimiento de América, realizado por la Corona española al aceptar el proyecto presentado por el genovés Cristóbal Colón; y, finalmente, la ruta del Altántico sur, más tardía, que va a centrar su acción colonizadora, como veremos, en los puntos de América del Sur del Río de la Plata.

Para situar históricamente el hecho del Atlántico, se necesita estudiar, siquiera brevemente, sus caracteres geográficos. Con sus 106.463 millones de kilómetros cuadrados, el Atlántico ocupa en extensión el segundo lugar, después del Pacífico. Su magnitud se pone de manifiesto, de modo especial, comparando el océano libre, con sus 82.442 millones de kilómetros cuadrados, con sus mares secundarios; por ejemplo, los mares Norte y Báltico juntos suman menos del 1 por 100 de la superficie total del Atlántico; Europa, Asia, África, Australia y las tierras polares reunidas no llegan a igualar la extensión de la totalidad del referido océano, el cual es once veces mayor que Europa, y dos y media veces mayor que Asia. Entre los mares secundarios del Atlántico se cuentan,

por el lado de Europa, el Báltico, el mar del Norte y el Mediterráneo, y por el de América, la bahía de Hudson, el golfo de San Lorenzo y los mares de las Indias occidentales, incluyendo el golfo de México. Por el norte y por el sur le pertenecen también los mares polares y el mar septentrional europeo. Considerado con un criterio estrictamente geográfico, el Atlántico se extiende en realidad más allá de la región polar boreal, hasta el estrecho de Behring. Sin embargo, por razones fáciles de comprender, en los estudios históricos se dará a las regiones atlánticas una extensión algo más restringida; en general, históricamente se excluyen las zonas polares de ambos hemisferios, así como los mares Báltico y Mediterráneo, aquéllas por su poca importancia política, éstos por poseer manifiesta individualidad y el notable papel histórico que han desempeñado. En cambio, hay una estrecha correlación entre el Atlántico y el mar del Norte, por lo que éste y el mar Caribe serán incluidos cuando se estudie, geográficamente, el propio océano.

La situación del Atlántico entre tres continentes le asigna una importancia particularmente grande. Su configuración, notoriamente larga y estrecha, hace que participe de todas las zonas de latitud de la Tierra, desde la región polar del norte hasta los hielos perpetuos del continente austral, a través de los paralelos tropicales del Ecuador, presentando todas las características de las diversas zonas climatológicas de la tierra. La trayectoria marcadamente retorcida de la costa continental americana motiva que la parte meridional del Atlántico se sitúe mucho más al este que la septentrional, circunstancia que da origen a un hecho geopolítico interesantísimo, en el sentido de que América del Sur, situada más hacia el este, se encuentra más cerca de Europa que América del Norte, relegada más al oeste. En consecuencia, las relaciones de tráfico con Europa resultan más fáciles que con Norteamérica.

El hecho de que entre Europa y América no haya existido hasta muy recientemente otra posible vinculación, aparte del Atlántico, concede a éste una sobre-importancia, por lo que al tráfico respecta. Contrariamente a lo que ocurre con el Pacífico, los espacios del Atlántico se salvan con relativa facilidad. La distancia mínima es la que separa Freetown, en África occidental, del cabo San Roque, en el Brasil, con 1.530 millas marinas (2.840 kilómetros); también puede considerarse moderada la distancia que media entre Irlanda y Terranova, 1.823 millas, es decir, 3.375 kilómetros. Entre España y Nueva York, la distancia aumenta, a causa del retroceso del continente americano, hasta las 3.000 millas

marinas, o 5.500 kilómetros. Por lo demás, en el norte, el Atlántico es en general algo más estrecho que en el sur, lo cual constituye un factor importante para sus condiciones térmicas, ya que mientras en el sur presenta el océano una amplia abertura entre el cabo de Hornos y el de Buena Esperanza (6.700 kilómetros), circunstancia que permite a las masas de agua helada e icebergs australes avanzar considerablemente hacia el norte, en la zona boreal queda cerrado, hasta cierto punto, por el Labrador y Groenlandia, y así son relativamente menores las masas de agua fría que pueden penetrar en el Atlántico septentrional por los estrechos de Davis y Dinamarca.

Otra ventaja del Atlántico es la circunstancia de que posee gran número de costas diferentes, favorables en su mayoría, gracias a lo cual los países ribereños pueden utilizarlo incluso técnicamente. Compárese con él, por ejemplo, el Océano Pacífico, cuya costa oriental aparece bordeada en su totalidad por un ribete montañoso muy poco propicio para el tráfico, de manera que los países le vuelven en cierto modo la espalda, o tienen sus puertos aislados del *hinterland* por los Andes. En cambio, si se exceptúan las costas de África occidental, también decididamente impropias para la navegación, las riberas de Europa y América ofrecen óptimas condiciones para la explotación del tráfico marítimo. Tanto los Estados europeos, como los americanos del norte y del sur, mueven su centro de gravedad hacia el Atlántico y esto constituye una condición previa imprescindible si ha de desarrrollarse un tráfico marítimo intensivo.

La prueba de esta favorable estructura costera es el gran número de puertos de que se dispone en Europa. En las costas de fiordos de Noruega, como en las de España, se encuentran numerosos puertos valiosos, a los que falta solamente un *hinterland* capaz del necesario desenvolvimiento. Inglaterra, Irlanda y Francia poseen enorme riqueza en golfos y puertos, y en cuanto a la costa llana de los Países Bajos y Alemania septentrional, si bien cuenta con menor número de ellos, en cambio tiene un *hinterland* mucho más extenso y con mucha mayor capacidad de desarrollo. Otra característica típica de las costas europeas son los puertos situados en la desembocadura de los ríos, tanto más importante cuanto más extenso es el espacio fluvial navegable de aquéllos. Cierto es que además de puertos de estuarios son a la vez puertos de marea, es decir, que sólo durante la marea alta pueden penetrar en ella toda clase de buques, razón por la cual necesitan de una especie de antepuerto en un lugar avanzado, como es el caso de Sevilla y Sanlúcar de Barrameda.

Además de las corrientes producidas por las mareas, que se marcan particularmente en las regiones costeras llanas de las costas de Europa y Terranova, y entre las cuales la más antiguamente conocida es la corriente del Golfo, cuyos ramales templan las costas europeas, la masas de agua, al circular desde las latitudes más bajas hacia las más altas, actúan las primeras como corrientes cálidas, mientras que, por el contrario, las que corren en sentido inverso se traducen en frías. Son dos las corrientes cálidas que se mueven desde la zona ecuatorial hacia el norte y el sur: hacia el noroeste, fluye la corriente ecuatorial del norte a lo largo de la costa septentrional de Suramérica, hacia las aguas de las Indias occidentales y el golfo de México, en tanto que la ecuatorial del sur o corriente del Brasil sigue en dirección sudoeste a las orillas orientales de este país. Cada corriente del golfo atraviesa las aguas de las Antillas, penetra en el estrecho de la Florida, donde alcanza su velocidad máxima, y continúa hacia el nordeste, bordeando la costa norteamericana. En el estrecho de la Florida, la velocidad de la corriente alcanza un promedio de 40/50 millas en veinticuatro horas, sin ceder siquiera ante las más fuertes tormentas procedentes del norte. A medida que avanza hacia el nordeste, su velocidad mengua rápidamente, y la corriente del Golfo se disemina en un frente cada vez más amplio; una parte se separa y se tuerce hacia el sur, para llegar con el nombre de corriente de Canarias a la región de la de las islas de este nombre, y la de Madera, formando un circuito tan cerrado que justifica hablar de un círculo limitado de las aguas del Atlántico septentrional, girando en el sentido de las manecillas de un reloj, es decir, *dextrorsum*.

Un sector de la corriente del Golfo, conocida como corriente atlántica, se dirige hacia las altas latitudes nororientales, baña la costa meridional de Islandia, se adentra por el paseo existente entre el norte de Escocia y el archipiélago de las Feroe y calienta los fiordos noruegos hasta el cabo Norte, por lo que las aguas de éstos son templadas, incluso en invierno.

A esto se debe el que estos puertos permanezcan libres de hielos y que la Europa septentrional sea habitable, mientras que el Labrador, situado en la misma latitud, permanece congelado bajo hielos perpetuos. En los mares norte-europeos la influencia de la corriente fría procedente del norte se manifiesta con menor fuerza, pudiendo calificársela de insignificante. Por el contrario, la corriente helada del Labrador, que bajando del golfo de Brasil corre las cercanías de Terranova por el flanco

izquierdo de la del Golfo, acarrea todas las primaveras grandes campos de hielo e icebergs hacia el sur, hasta latitudes que corresponden a la de Nápoles. Otro manantial de aguas frías es el golfo de San Lorenzo, el cual deriva también hielos hacia el sur.

En el Atlántico meridional se observa también un circuito, pero esta vez con una circulación *sinistrorsum*. La corriente del Brasil que se dirige hacia el sur-suroeste no es sino una débil contrapartida de la del Golfo. Más al sur, las corrientes aparecen opuestas; la fría de Malvinas, que fluye en dirección norte, se desliza entre la costa y la corriente del Brasil. Frente a la costa marroquí, afloran masas de agua fría procedentes al parecer de una corriente fría submarina que se origina por debajo de la corriente del Golfo, en las cercanías de Terranova. Tanto en el Atlántico septentrional como en el meridional, existe una región casi completamente libre de corrientes, y constituye el centro de un torbellino. En el Atlántico norte, esta región lleva el nombre de Mar de los Sargazos.

Respecto a la circulación aérea del Atlántico, su importancia es notoria, pero es mucho más el conocimiento de los vientos para el estudio de las rutas transatlánticas de los veleros. En el siglo pasado, el barco de vela era la única embarcación que permitía cruzar aquellos enormes espacios. Teniendo en cuenta que los vientos representan movimientos de equilibrio entre zonas de diferente presión atmosférica, se comprende la importancia del conocimiento de la distribución de dicha presión. En la región central del Atlántico norte y sur existen dos zonas de altas presiones: son las zonas de las calmas tropicales (calma de Cáncer, calma de Capricornio). A la septentrional de estas zonas se la llama zona alta de las Azores; entre ambas y en las proximidades del Ecuador se extiende una faja de presiones relativamente bajas en sentido transversal a partir de la cual la presión atmosférica va aumentando, a uno y otro lado, hacia los polos. A esta región afluyen con gran regularidad, desde el norte y el sur, las dos corrientes aéreas conocidas universalmente con el nombre de vientos alisios. Al norte de Ecuador, iniciándose aproximadamente en la costa portuguesa, sopla el alisio del nordeste en sentido descendente hasta las costas suramericanas, donde se inflexiona hacia el oeste, hacia las Indias occidentales. Al sur del Ecuador, el alisio del sureste arranca del cabo de Buena Esperanza, para dirigirse transversalmente hacia el noroeste.

De modo semejante a lo que ocurre con las corrientes marinas, existen en el Atlántico dos sistemas de vientos: uno en la región septentrio-

nal y otro en la meridional, que circulan describiendo una espiral, el del norte en el sentido a las manecillas del reloj, y el del sur en el opuesto. En las latitudes más elevadas son frecuentes los fuertes vientos del oeste; en el Atlántico sur son los vientos occidentales bravos de Maury, tan importantes para las rutas de los veleros que se dirigen a la India y a Australia. En la parte septentrional del Océano reinan otros vientos del oeste, muy variables y a menudo de gran violencia, que llevan abundante humedad a Europa, por lo cual desempeñan para el continente europeo un importante papel climatológico.

El Atlántico contiene algunas regiones temidas de nieblas, cuya importancia es considerable para la navegación. En los trópicos apenas si existe la niebla; en las altas latitudes se produce en vastas extensiones, generalmente cuando los vientos cálidos circulan con escasa velocidad por encima de aguas frías, como por ejemplo en el banco de Terranova. Por eso observamos la máxima frecuencia de nubes en las rutas de los vapores que van de Nueva York a Europa durante los meses de verano, en que reina la niebla el 30 por 100 o más de todos los días. En la ruta marítima establecida en el Atlántico norte, el 40 por 100 de las observaciones sobre la niebla han sido efectuadas con viento de la intensidad 3-4, el 16 por 100 con la 5, y el 9 por 100 con la de 6. Esto, además, según los lazos estadísticos establecidos para la navegación actual.

Como es natural, las rutas de navegación transatlántica dependen en alto grado de esas condiciones geográficas, las cuales afectan de un modo especial en la navegación a vela, que, si bien ha perdido hoy gran parte de su importancia económica, con todo, merece ser reseñada brevemente por razones históricas. Contrariamente a la creencia general de que los grandes veleros de alta mar han desaparecido, la verdad es que existen algunos que cruzan el Océano y doblan el cabo de Hornos. En la actualidad los veleros son utilizados todavía por el transporte de artículos de gran volumen y poco precio, como son cargamentos de salitre, cereales, carbones o maderas. En la mayoría de los casos su destino son los puertos del Atlántico, pues este Océano es solamente un mar de paso. Las principales rutas de los veleros, que aún en la actualidad conservan cierta importancia, son las que salvan el cabo de Hornos para dirigirse a las costas occidentales de Suramérica, a los yacimientos chilenos de nitrato y las que, contorneando el cabo de Buena Esperanza, se dirigen a Australia, que es la llamada ruta del trigo; todas las demás van perdiendo importancia de día en día.



II

EL ATLÁNTICO ALCANZADO: LA RUTA DE OCCIDENTE

Los impulsos atlánticos: motivaciones e incentivos. Reconquista y primeras bases atlánticas

Hemos visto cuáles son los grandes núcleos sociales, en donde se constituye una tradición marítima, vinculada directamente con los destinos oceánicos de la Corona de Castilla. No volveremos a insistir más sobre esa cuestión, que ha quedado suficientemente esclarecida, pero sí hay que indicar cómo la salida de Castilla al Océano está vinculada fundamentalmente a dos grandes líneas de orientación política: una, la representada por la Reconquista; otra, la que podríamos llamar de política peninsular. Veamos, en primer lugar, la línea reconquistadora.

Está vinculada a una política expansiva que se orienta hacia el valle del Guadalquivir, que es la salida específica, para la cual conviene fortalecer el punto de vinculación con el estrecho de Gibraltar, eje de unión entre el Mediterráneo y el Atlántico, y el medio, realmente, de impedir la entrada de refuerzos procedentes de África para reconstruir la fortaleza de los imperios musulmanes. La conquista de Toledo por Alfonso VI fue el punto de partida de la presencia de los castellano-leoneses en la meseta. Los problemas aquí eran radicalmente nuevos: el valle del Tajo tenía un poblamiento relativamente denso y, por otra parte, muchos de los habitantes del reino de Toledo, eran de religión musulmana, lo que no sucedía entre los pobladores que habían permanecido en la meseta norte. Un último rasgo sería diferenciar profundamente la meseta sur con respecto a la del norte, que era la importancia adquirida por la vida urbana, inexistente, por el contrario, en la cuenca del Duero.

La ocupación de la meseta sur por los cristianos fue un proceso len-

to, pues estuvo a merced de la correlación de fuerzas entre cristiandad e Islam peninsulares. Fue prácticamente durante todo el siglo XII un territorio de frontera, sometido a la alternativa de los avances cristianos y los contraataques musulmanes. La algarada musulmana y la cabalgada cristiana se sucedieron en la meseta meridional, en el curso de toda la centuria. Después de la ocupación de Toledo, en el 1086, la expansión militar castellano-leonesa fue detenida. La repoblación al sur del sistema central, en tiempos de Alfonso VI, se había iniciado tímidamente a lo largo del territorio situado entre la sierra y el curso del Tajo. En la vertiente meridional de la sierra se organizaron concejos, con una estructura similar a los de la vertiente norte, si bien solían estar apoyados en núcleos de población que desempeñaron un papel destacado en Al-Andalus, Atienza y Medinaceli en el sector oriental, Guadalajara, Buitrago o Madrid en la zona central, Maqueda o Talavera en el Tajo medio, Coria en el oeste. No obstante, quedaban amplios espacios desiertos entre la sierra y el Tajo; aprovechando estos vacíos, se inició una colonización por la vertiente sur del sistema central por parte de algunos concejos del norte, especialmente Segovia y Ávila.

Desde luego, el acontecimiento de máxima trascendencia fue la incorporación de Toledo. Cabeza de un reino de amplia extensión, Toledo era la primera gran urbe que pasaba a formar parte del reino castellano-leonés. Junto con su indudable posición estratégica, Toledo tenía un especial significado por el papel relevante que había desempeñado en tiempos anteriores, tanto en la época visigótica como en la musulmana. Allí se produjo la superposición de dos poblamientos, el existente y el que se asentó en la ciudad a raíz de la conquista cristiana. Respecto al primero, había tres grupos básicos de población: musulmanes, mozárabes y judíos. Los mudéjares vieron cómo, poco a poco, se degradaba su situación, una vez que se había perdido su primitiva cohesión. Los grupos nuevos que se establecieron en Toledo fueron los castellanos y los francos: en el primero se incluye a los repobladores originarios del territorio del Reino de Castilla, aunque algunos eran propiamente leoneses, e incluso gallegos. En un principio este grupo era bastante reducido, pero con el tiempo fue creciendo.

Por lo que respecta a la procedencia de los repobladores castellanos, destacan en primer lugar la zona palentina de la Tierra de Campos y los originarios de la Extremadura segoviana y del norte de la provincia de Burgos. Este grupo castellano llegó a adquirir una hegemonía indiscuti-

ble a medida que se impusieron su lengua y sus costumbres, pero sobre todo cuando se produjo una simbiosis con los mozárabes. Desde el punto de vista jurídico, en Toledo tenía validez el *Liber Iudiciorum,* es decir, la ley visigoda. La columna vertebral del poblamiento del valle del Tajo fue el concejo. Asentado sobre antiguas ciudades musulmanas y dotado de un amplio alfoz, que solía coincidir con los que habían tenido en la época de dominación islámica, los concejos del valle del Tajo habían recibido fueros que, por lo general, exceptuando el de la propia ciudad de Toledo, tenían una marcada influencia de los otorgados a Extremadura.

Aunque fueron el eje de la actividad repobladora de los castellanos en el valle del Tajo, no hay que olvidar que los Reyes hicieron también algunas concesiones de singular relieve a magnates laicos y eclesiásticos. Los más importantes señoríos laicos que se constituyeron al sur del sistema central fueron el de los Lara, localizado en Molina, y el de los Castro, en Santaolaya. Pero Ansures y Ponce de Cardona recibieron extensos donadíos reales, si bien estas donaciones solían ir unidas a la defensa de posiciones fortificadas. Por lo que respecta a las instituciones eclesiásticas en la meseta sur, estuvieron ausentes los grandes monasterios característicos de la cuenca del Duero. En cambio, la Iglesia toledana fue ricamente dotada por los monarcas castellanos. Poco después de su entrada en la ciudad del Tajo, Alfonso VI concedió a la mitra toledana, aparte de numerosos bienes situados en el núcleo urbano de sus alrededores, Brihuega, con sus aldeas y términos.

La debilitación del imperio almorávide, a finales del primer tercio del siglo XII, abrió la posibilidad de reanudar la ofensiva castellana. Alfonso VII llevó adelante nuevas campañas victoriosas, cuyos hitos más significativos fueron la toma de Oreja (1139), la recuperación de Coria (1143), la penetración hasta Calatrava (1146), o la insólita conquista de Almería en 1147, acontecimiento singular que se canta en el precioso *Poema de la conquista de Almería,* redactado seguramente por un leonés, aunque la plaza se perdería muy rápidamente. A mediados del siglo XII la labor repobladora se desarrolló en diversos frentes: zona montañosa nororiental (Atienza, Medinaceli, Sigüenza y Molina); Campillo de Henares y La Alcarria (Hita, Beleña, Uceda, Talamanca, Guadalajara, Alcalá); tierras del Tajo desde Zorito hasta Oreja pasando por Huete; retaguardia toledana (Escalona, Maqueda, Santaolaya); en fin, la zona de Talavera.

En la repoblación de la cuenca del Guadiana puede establecerse una clara distinción entre los territorios en el sistema concejil y los entregados a las órdenes militares. Un ejemplo de lo primero lo ofrecen Cuenca o Plasencia. El Concejo se Plasencia se constituyó a fines del siglo XII a base de mermar el alfoz de Ávila: en aquel momento Plasencia desempeñaba una función militar de tipo fronterizo como una avanzada que protegía Béjar, lugar de vigilancia en la sierra. En la llanura manchega, por el contrario, el peso de la actividad repobladora lo llevaron las Órdenes Militares; no obstante, la ocupación definitiva del territorio y su puesta en explotación sólo fueron posibles después de la victoria de las Navas de Tolosa. El papel principal en ese territorio lo desempeñó la Orden de Calatrava, la cual, desde mediados del siglo XII, intentó efectuar una labor colonizadora en la zona, favor que se perdió con la derrota castellana de Alarcos.

La repoblación definitiva de La Mancha se puso en marcha en la segunda década del siglo XIII: la Orden de Calatrava en el denominado Campo de Calatrava, la Orden de Santiago en los Campos de Montiel y el Priorato de San Juan en un territorio del que pronto destacaría la Puebla de Alcázar. La presencia del realengo en la zona sólo fue una realidad cuando en tiempos de Alfonso X se fundó Villa Real. La Mancha se encontraba desierta, por lo cual para ponerla en explotación era preciso atraer nuevos pobladores. A los que acudían se les ofrecían unas condiciones beneficiosas: entrega de una heredad de tierra laborable a cambio de la obligación de residir y pagar los correspondientes tributos, concesión de fueros a diversas pueblas. La mayoría de los pobladores que acudieron a La Mancha eran de origen castellano.

La victoria de las Navas de Tolosa sobre los almohades, en 1212, fue el punto de inflexión que modificó de manera definitiva el relativo equilibrio que habían mantenido hasta entonces, en el terreno militar, cristianos y musulmanes en la Península. Aquel triunfo no sólo hizo posible que terminaran definitivamente las correrías de los musulmanes por la Meseta Sur, sino que al mismo tiempo, abrió el valle del Guadalquivir, auténtico corazón del dominio musulmán en Hispania, a las huestes cristianas. En menos de medio siglo, entre 1224 y 1264, prácticamente toda la Andalucía bética. A partir de 1224, se iniciaron las correrías de los castellanos por el alto Guadalquivir, Andújar, Baeza, Martos, pero sólo después de que se resolviera la crisis interna con la unificación, ahora ya definitiva, de Castilla y León, reanudó Fernando III la ofensiva mi-

litar en tierras andaluzas. En 1232, los castellanos volvían al alto Guadalquivir, ocupando entre otras importantes plazas Úbeda y San Esteban. En 1236, de forma un tanto inesperada, fue conquistada Córdoba. Todo comenzó con la entrada en lo que un día fuera capital del Califato de una avanzada cristiana. Al ser sorprendidos los cristianos en la Ajarquía, acudió en su ayuda el rey de Castilla, terminando la odisea con la rápida ocupación de la espléndida ciudad. Unos años más tarde, mientras su hijo el príncipe Alfonso dedicaba sus esfuerzos a la conquista del reino de Murcia, Fernando III volvía al reino de Jaén, consciente de los peligros por que atravesaban las plazas ocupadas algún tiempo atrás, víctima de continuas razias efectuadas desde territorio musulmán. Después de conquistar Arjona y Alcaudete, cayó en manos cristianas Jaén, la capital del reino (1246), no sin antes haber ofrecido los musulmanes una desesperada resistencia.

Por último, el monarca castellano apuntó hacia Sevilla. Sucesivamente cayeron Carmona, Lora, Cantillana, Alcalá de Guadaira y otras localidades bajo el dominio castellano. Pero Sevilla no era fácil de conquistar. Para intentar vencer la resistencia de la que habia sido capital del imperio almohade, se puso en práctica un doble cerco por tierra y por vía fluvial, destacando en esta última tarea Ramón Bonifaz y su escuadra. A Fernando III se debe, sin duda de ningún género, la importancia adquirida por la marina cantábrica, como ha estudiado don Antonio Ballesteros. Apenas inaugurado su gobierno, dio a Santander el fuero que conservamos en romance inserto en un privilegio rodado de Alfonso XI, que contenía otro confirmado por su padre Fernando IV. El escriba del siglo XIV ha romanceado los textos: San Fernando el 30 de julio del año 1219 no sólo confirma el fuero concedido por su abuelo Alfonso VIII a Santander, sino que lo reproduce sin omitir ninguna disposición. Se reconoce el señorío al Abad, señala diversos casos de procedimiento judicial en que ha de intervenir el merino y el sayón, recuerda la exención de portazgo, hasta de los paños y demás mercancías que llegasen por mar. Se menciona el caso de una nave destruida en el puerto, y no se prescinde ni de la vetusta dependencia respecto a Sahagún. Como afirma Ballesteros, la autenticidad del fuero es indudable.

En ese mismo año 1219, desde Burgos dio San Fernando una carta a Castro Urdiales. El año siguiente (1220) concede el rey un privilegio a Santillana, en 1221 otro a Laredo y el mismo año, en abril, un nuevo privilegio a Santillana del Mar. En 1231, confirma el fuero de Santoña,

y el 10 de julio del año 1241 otorga un privilegio a San Vicente de la Barquera. Es precisamente en esos momentos cuando aparece un gran marino cantábrico, puesto de relieve por el citado maestro Ballesteros y Beretta en su importante monografía *La Marina Cántabra y Juan de la Cosa.* Se trata de Roy García de Santander, figura de gran importancia por la conquista de Cartagena (1245), después de la cual quedó en el Estrecho vigilando las costas recién conquistadas y siguiendo la navegación del Mediterráneo también tal vez en corso, según conjetura Julio González.

La intervención decisiva del marino cantábrico en las conquistas del reino de Murcia a través de la toma del puerto de Cartagena, corre pareja con la importancia adquirida por otro marino, nacido en Burgos, Ramón Bonifaz, de bastante más edad que Roy García de Santander, con fama indudable de marino experimentado, quien conocía al rey Don Fernando desde bastante tiempo. La conquista de Sevilla en la operación anfibia por tierra y a través del río con la armada cantábrica mandada por Ramón Bonifaz, se realiza; es la manifestación de la importancia de la marina cantábrica, que hizo posible la conquista de Sevilla mediante la rotura del puente de defensa que llevó a cabo Bonifaz con dos potentes naves tripuladas con la marinería más decidida de su flota. Una de las embarcaciones era cantábrica, construida en los astilleros de la Montaña, la otra tal vez fuera gallega. Seguramente en una de las naves que participaron en esta rotura del puente defensivo del Guadalquivir estaría Roy García de Santander. Se trata, ciertamente, de una importante operación anfibia, como una labor conjunta del maestre de Santiago, Pelay Correa, desde tierra, y de Ramón Bonifaz, desde sus barcos. Fue roto el puente que enlazaba Sevilla con Triana, con lo cual la ciudad quedó en condiciones desesperadas por la falta de provisiones. Ante esa situación los sevillanos decidieron entregarse. Fernando III entró en Sevilla a finales de 1248; después la acción militar prosiguió hacia el bajo Guadalquivir, la zona de las Marismas y la comarca próxima al estrecho de Gibraltar. Jerez, Arcos, Medina-Sidonia, Béjer, una tras otra fueron cayendo en poder cristiano. Sólo faltaba por ocupar Cádiz y el reino taifa de Niebla; esos territorios fueron finalmente incorporados a Castilla en 1262, siendo ya rey Alfonso X.

La conquista de Andalucía se había realizado mediante una intensa acción militar, lo cual en principio favorecía los planes de actuación de los reyes castellanos. Los dueños del valle del Guadalquivir tenían un

propósito muy firme: proceder a la castellanización lo más rápida y profundamente posible del territorio. Un serio obstáculo se oponía a estos planes: el poblamiento musulmán en la Andalucía bética era enormemente denso. Allí la resistencia a los castellanos había sido muy dura, caso por ejemplo del reino de Jaén. Se procedió sin más a expulsar a la población musulmana, de esa forma se podría organizar mejor la defensa del territorio frente a sus enemigos potenciales, los nazaritas del vecino reino de Granada, último reducto del Islam en la Península; pero incluso en las zonas en que las huestes castellanas no habían encontrado mucha oposición, se obligó a los musulmanes a que abandonaran las ciudades, permitiéndoles que residieran en el campo.

Los bienes de los musulmanes que huyeron o de los que fueron forzados a la emigración eran ofrecidos a los repobladores que acudieran a las tierras recién ganadas, de ahí que el sistema predominante en la repoblación de la Andalucía bética fuese el de los repartimientos, es decir, la entrega de casas y tierras realizadas por comisiones nombradas al efecto, entre quienes se decidían a instalarse a los territorios que acababan de ser incorporados a la Corona de Castilla.

La política seguida por los reyes castellano-leoneses respecto a las tierras andaluzas buscaba diversos objetivos: el primero de ellos era asegurar la nueva frontera meridional del Reino, que le abría el Océano Atlántico. Por eso las zonas más peligrosas, aquellas que lindaban con el reino de Granada, fueron encomendadas preferentemente a las Órdenes Militares. Se aseguró su defensa y después se pudo iniciar un proceso de colonización territorial. La Orden de Santiago recibió la encomienda de Segura en el alto Guadalquivir, y la de Estepa, algún tiempo después, se hizo cargo también de Medina-Sidonia, en la frontera occidental del reino de Granada, que en un principio había sido entregada a la Orden de Santa María de España. La Orden de Calatrava se estableció en la zona jienense de Martos y Alcaudete y más al oeste en Osuna. Por su parte, la Orden de Alcántara, después de muchas peripecias, recibió la encomienda de Morón. La iglesia catedral de Toledo fue dotada excepcionalmente con el adelantamiento de Cazorla. El otro objetivo básico que impulsó la política repobladora de los monarcas castellanos fue la potenciación de los concejos. En Córdoba, llave de la cuenca del Guadalquivir, se hicieron importantes repartimientos, pero ninguna ciudad adquirió la importancia que tuvo la ciudad de Sevilla, como veremos inmediatamente.

Los repartimientos de Andalucía, magistralmente estudiados por Julio González, demuestran que ninguno tuvo el interés del de Sevilla. El grupo esencial de pobladores del concejo sevillano estuvo integrado por aquellos que se establecieron en la propia ciudad de Sevilla; a la cabeza se encontró un grupo de caballeros de linaje, doscientos en total, los cuales recibieron como heredamiento, aparte de las casas, veinte aranzadas de olivar, seis de viñas, dos de huerto y dos yugadas de pan; el resto de los pobladores de la ciudad recibió una carta y una heredad, si bien el heredamiento del peón (una yugada de pan y cuatro aranzadas de olivar) fue inferior al del caballero, como era normal. Por lo que se refiere a las obligaciones de los pobladores, hay que consignar la de recibir, obedecer el fuero de la ciudad y no enajenar la heredad en un cierto periodo de tiempo. La conclusión esencial que se desprende del análisis del repartimiento de Sevilla es que de ninguna manera puede establecerse una relación de causa-efecto entre el sistema puesto en práctica para la repoblación de aquel territorio y la constitución de grandes latifundios en Andalucía, contrariamente a lo que con tanta insistencia, como insensatez, se ha venido afirmando. La moderna investigación histórica lo demuestra concluyentemente.

La política de asentamiento y defensa del estrecho de Gibraltar alcanzó su momento culminante durante el gran reinado del rey Sancho IV de Castilla, magistralmente estudiado por doña Mercedes Gaibrois de Ballesteros. Se centra toda ella en la heroica defensa de Tarifa, que había sido confiada por Sancho IV a don Adolfo Pérez de Guzmán, sobrenombrado el Bueno, apelativo que había ganado anteriormente, que durante la alterada minoría de Fernando IV supo defender y conservar la plaza, que le había confiado el rey Sancho IV, tanto de los ataques musulmanes como de las apetencias aragonesas. La consolidación de este mural defensivo fue un paso fundamental para la operación Atlántico, que pudo ser un hecho culminado durante los finales del siglo XIII y el siglo XIV. Solamente quedaba el reino nazarita de Granada, cuya conquista fue la obra de unidad territorial definitiva por parte de los Reyes Católicos.

Sevilla, conquistada por Fernando III en 1248, se convirtió en eje principal de Andalucía; el puerto de Sevilla, que fue pulmón de la ciudad, se convirtió al mismo tiempo en el eje de la gran región atlántica andaluza. Las carabelas del Atlántico subieron hasta este puerto fluvial situado a cien kilómetros hacia el interior, separado el mar por los difí-

ciles pasos y bajos del Guadalquivir, anclado al pie de la Torre del Oro, junto al arenal sevillano, amplio espacio que se llenó de riqueza y de vida. Durante los siglos medievales, este arenal había sido simplemente un gran descampado, casi pantanoso, donde, por no haber nada, no había ni siquiera muelles para las operaciones de carga y descarga. La ciudad, desde su conquista, vio atraído hacia sí el impulso socio-económico, cultural y político del reino de Castilla con más vitalidad que la antiguamente desplegada por León, Burgos y luego Toledo. En el archivo sevillano de protocolos notariales, los fondos más antiguos son prácticamente ya de época moderna, si bien las escribanías más antiguas alcanzan a tener unos fondos medievales que fueron explorados en lo que se refiere a Canarias por Morales Padrón. Durante toda la Baja Edad Media, Sevilla fue una ciudad populosa, pero dentro de proporciones discretas. El gran crecimiento vino en el siglo XVI; en 1503, al ser elegida como puerto rector del comercio ultramarino, como veremos, Sevilla tendría unos cuarenta y cinco o cincuenta mil habitantes. A fines del mismo siglo XVI, alcanzaría por lo menos unos setenta u ochenta mil.

En la segunda mitad del siglo XIII, en los documentos abundan las quejas sobre la falta de pobladores y los reyes adoptaron medidas para traer vecinos y mercaderes. La población sólo puede estimarse en unos pocos millares, de los cuales sólo algunos centenares habitaron en el barrio del mar, muy característico, muy bien situado, pero muy pequeño. El barrio del mar quedó emplazado desde 1251 entre la gran aljama almohade, sobre cuyo solar se levantaría en el siglo XV la actual catedral, y el lienzo oeste de la muralla, más allá del cual se extendía el arenal, limitado al sur por la famosa Torre del Oro y al norte por otra torre, la de la Almenilla, ambas albarranas, es decir, separadas del muro de la cerca. La calle principal del barrio, llamada también del mar, comunicaba la puerta del Arenal con la principal alcaicería o mercado, con la cual confluían, asimismo, el barrio de genoveses, el de francos y el de catalanes. La distribución topográfica no podía, pues, ser más funcional. La situación jurídica de ese pequeño grupo de pobladores fue establecida por Fernando III el Santo, ya en el privilegio de fuero (junio de 1251); en él se perfilan disposiciones correspondientes al triple quehacer que las gentes de la mar tendrán en Sevilla durante dos siglos y medio: armadores, combatientes y colaboradores del comercio marítimo.

El puerto de Sevilla fue elegido inmediatamente por Fernando III, y luego por Alfonso X el Sabio, como centro de su política naval. Pri-

mero se terminó la reconstrucción de las atarazanas: el edificio quedó construido por dieciséis anchas naves con pilares robustos y arcos en ojiva, debajo de los cuales podían construirse y guardarse muchas galeras y naos. Con ciento ochenta y dos metros de largo, la construcción fue levantada sobre el solar de las antiguas atarazanas almohades del lado de fuera de la muralla, y junto al lienzo que desde el Alcázar avanzaba hacia la Torre del Oro. Con el tiempo, resultó demasiado grande para las necesidades normales y algunas de sus naves se destinaron a otros usos, tales como cárcel, pescadería, etc.

Alfonso X, en 1253, buscó hombres para construir y mandar sus barcos, principalmente galeras, el buque de tradición mediterránea. Carecemos de datos sobre los pilotos sobresalientes o gentes de arma, pero sí los tenemos sobre los cómitres o caudillos de mar, jefes de las dos compañías de soldados que tripulaban cada galera. En documentos casi simultáneos, el rey contrató hasta veintiún cómitres, y otros datos hacen pensar en una escuadra inicial de dieciocho galeras. Para financiar el servicio, fueron destinadas unas veinte alquerías con un total considerable de extensión y riquezas, pero se sabe con seguridad que entre los cómitres hubo franceses, catalanes, italianos y gentes del norte de España, del mar Cantábrico. Los cómitres se comprometían a actuar personalmente como tales donde el Rey dispusiese.

El Almirante es, por definición, el jefe de la actividad del mar y su oficio tiene un gran porvenir. Entre 1254 y 1312 será nombrado un almirante para cada ocasión de guerra; en dos ocasiones se recurrió a personajes genoveses. Desde 1312 a 1405, el cargo se estabiliza y cada titular recibe su nombramiento de modo permanente. Ahora aparecen los almirantes sevillanos famosos, en especial Alfonso Jofre Tenorio, señor de Moguer, que murió en el cerco de Gibraltar (abril de 1340); Fernán Sánchez de Tovar (1373-1384), que luchó en la Guerra de los Cien Años en apoyo de Francia y contra Inglaterra, llegando Támesis arriba hasta cerca de Londres, y luego combatió contra Portugal. Una tercera época del almirantazgo castellano se inició en 1405; desde ese momento esta dignidad y sus beneficios pasan a ser, hasta su extinción, patrimonio de la familia Enríquez, heredado de padres a hijos. En 1492 servirá de modelo para el Almirantazgo del Mar Océano que los Reyes Católicos concedieron a Cristóbal Colón. El Almirantazgo castellano se declaró extinguido en 1737, después de la Guerra de Sucesión Española, cuando Felipe V de Borbón implantó una nueva organización del reino.

Las atribuciones del Almirante se refieren, en primer lugar, a las correspondientes a jefe militar de la flota, pero otra está relacionada con la navegación comercial y el contrabando: la guarda de la saca de las cosas vedadas, en la que está expresamente incluida la persecución contra los corsarios. La más antigua referencia a ella está en el nombramiento de Almirantes de 1399; en consecuencia, el río de Sevilla vio cruzar con sus barcos a los criados del Almirantazgo vigilando los movimientos de los navíos mercantes; se trata de otro vínculo importante que hay que situar entre las dos ciudades más importantes de esta época, que son Sevilla y Burgos.

Atlántico, Gibraltar, constitución de toda la zona del condado de Niebla en sociedad marinera; la costa atlántica de la Península Ibérica configura un privilegio especial que se explica evidentemente por razones geográficas. Entre los 41 y 42 grados de latitud norte y alrededor del 35, incluyendo Portugal, Andalucía y en ella Niebla y el río Guadalquivir, Cádiz y el norte de Marruecos, el Marruecos de Tánger, Arcila y otras plazas marroquíes, transcurre lo que ha sido llamado la costa privilegiada de la navegación atlántica. El privilegio de esta costa consiste en reunir el punto de partida y el punto de llegada. La raíz del alisio, en verano, sube hasta la altura de Lisboa, incluso Oporto, se dirige al sur y al oeste hacia las costas de Guinea o América, nueve meses por año barren normalmente la costa las grandes brisas que soplan de oeste a este. La navegación del siglo XII al XVI siguió siendo, en la práctica cotidiana, una navegación a ciegas en dependencia estrecha del viento y de las corrientes. El Atlántico de los siglos XV y XVI se centró en los tres sucesivos y superpuestos circuitos de ida y vuelta. La ida y vuelta de Guinea, la ida y vuelta de Angola y de la ruta del Cabo, la amplísima y gigantesca ida y vuelta de la Carrera de las Indias. Menos de mil kilómetros de costa poseyeron, en efecto, el privilegio de hallarse con algunos meses de intervalo en el punto de partida y en el punto de llegada de estas navegaciones, que podían efectuarse sin detenciones con viento del lado de popa y fijando las condiciones geográficas y técnicas de la salida y de la llegada siempre con el mismo punto de partida: Lisboa, el complejo de Niebla, Cádiz, Sevilla. Marinos portugueses, genoveses, del norte y del sur de España, marinos del Cantábrico y andaluces fijados en la costa andaluza participaron, conjuntamente, de este privilegio. Una apremiante incitación geográfica presidió los destinos marítimos de los siglos XV y XVI antes de que se introdujeran las mejoras en los sistemas

de impulsión a vela y una mayor certidumbre en el cálculo del rumbo, hasta principios del siglo XVII, que permitió el relevo en masa de las Españas atlánticas por la Europa del norte.

Se marca pues, perfectísimamente, cómo la España del sur y los puestos avanzados de la región andaluza están orientando una política atlántica, que tuvo su culminación en la conquista e integración, mediante tratado con Portugal, de las islas Canarias. El complejo portuario andaluz comienza en el cabo San Vicente, doscientos cincuenta kilómetros al oeste de la desembocadura del Guadalquivir. Cuando se navega desde Europa, las condiciones de navegación desde La Mancha hasta el cabo San Vicente son sensiblemente las mismas; el Finisterre francés no tiene más que un papel equivalente. Costas francesas y costas ibéricas hasta el cabo San Vicente no forman más que un solo bloque. A la altura de éste, las condiciones cambian. El cabo San Vicente constituye un hito fundamental de orientación, tanto a la salida de la navegación atlántica como al regreso. Consiste en tener la certidumbre de que se está acertado en la derrota; es vigía de carabelas y armadas.

Una vez franqueado el hito del cabo San Vicente, los navíos entran en una zona relativamente tranquila y bien protegida por la masa próxima y amiga del Algarve. Hay dos Algarves sobre el ángulo de Sevilla: el Occidental, el cabo de Santa María, que constituye el prolongamiento del cabo San Vicente y es, al mismo tiempo, el vigía de Sevilla. Luego está el Algarve Oriental, del cabo de Santa María a la desembocadura del Guadiana, que se desvía de la ruta de los navíos. De Santa María a Sanlúcar o Cádiz los navíos toman la cuerda del arco diseñado por la costa. Los dos Algarves pertenecen al espacio en Sevilla. Es una tierra fronteriza, de marinos y de cara al monopolio del complejo Guadalquivir-Cádiz; en ella Ayamonte se comporta de la misma manera que el resto del Algarve. Los pescadores de Ayamonte, como los del Algarve, son proveedores de noticias útiles que vienen a alimentar los servicios de conocimiento e información de la Casa de Contratación.

Huelva, Moguer, Palos, las capitales de la antigua Niebla, están en el origen del descubrimiento y del monopolio atlántico de Sevilla. Como los puertos del Algarve y del Guadiana, la región de Huelva ha sido una destacada zona proveedora de marinos y de técnicos de navegaciones más difíciles. Desde los primeros años de la Carrera, la gente de Niebla constituyó el más importante de los efectivos de marinos que fueron al Nuevo Mundo, en razón precisamente de la experiencia de su navega-

ción sobre la costa de África, cuyos problemas y sufrimientos constituyen para la nueva navegación la mejor escuela. A partir de 1510, o más tarde, los andaluces, y por muy poderosas razones la gente de Niebla, cesaron de constituir la mayoría de las gentes de mar, y el papel de Niebla se evade, se borra rápidamente en el interior de una obra que contribuye, pero que ninguna otra región de Andalucía privilegiada ha podido crear.

Las islas Canarias

Pero fueron las islas Canarias las que marcan el más importante eje de la política atlántica del Reino de Castilla. En efecto, el primer diseño cartográfico de las islas se debe, en 1339, a Angelino Dulcert. El archipiélago canario emerge por los 28 y 29 grados de latitud norte a ciento cincuenta kilómetros de la costa de África, de Fuerteventura al sur de cabo Juby, en la costa de Río de Oro. A quinientos kilómetros, La Palma y Hierro, a novecientos cincuenta kilómetros de Cádiz, Lanzarote, o a mil trescientos cincuenta kilómetros, La Gomera. El archipiélago emerge sus siete mil doscientos setenta y tres kilómetros cuadrados de tierras volcánicas. Se trata de un espacio débilmente poblado. Al final del siglo XVI la población representa el 0,5 por 100 de la población de toda España. Esta cifra no necesita comentario, convierte a las Canarias en una escuela, un laboratorio, una escala obligatoria y un punto de lanzamiento, pero no un participante activo y directo en la empresa del descubrimiento y de la conquista. La población de las Canarias, mejor fijada que la de las Antillas, participa en el poblamiento de América un poco como la de Andalucía o la de Extremadura, pero no hay un traslado masivo de todo un pueblo, como fue el caso para las Antillas, en dirección al continente americano. Es así como lo ha mostrado el eminente historiador mexicano Silvio Zavala, en tanto que una experiencia reducida como una repetición general, que ha sido, según él, como las Canarias han participado en la construcción de América (véase de este autor *La Conquista de Canarias y América. Estudio Comparativo. Estudios Indianos,* México, 1948).

El emplazamiento estratégico de las islas Canarias las convirtió, antes de participar en los negocios de América, en una base en dirección al Magreb, el Sahara y el África negra. Pero su importancia la va a ad-

quirir fundamentalmente en los rumbos océanicos, en la relación con el Nuevo Mundo. Gonzalo Fernández de Oviedo describe los mecanismos de la escala canaria a la ida tal y como aparecen en 1534. Es aquí donde los navíos cubren sus necesidades de agua, madera, pan, carne y pescado salado. Más tarde se añadió, por lo cual Sevilla protestó ardientemente, el vino. Cuando se olvida o se elude hacer aguadas en el archipiélago, el peligro consiste fundamentalmente en morir quizá de sed antes de llegar a La Dominica. De las islas se toman los víveres frescos, sobre todo cuando en este caso son abundantes, de buena calidad, casi siempre a mejor precio que en España, en razón de la débil densidad de la población canaria, unos cinco habitantes por kilómetro cuadrado de media. Al final del siglo XVI, para el conjunto del archipiélago de suelos volcánicos, éstos son excepcionalmente ricos. Posición avanzada de la costa andaluza, el archipiélago desempeña todavía, plenamente, un papel, ofreciendo a los convoyes complementos de equipaje, ayuda de sus constructores navales especializados, como los del Guadalquivir, en la construcción ligera y en la reparación de naves. No es raro, desde la aventura de Colón, que se repare en Canarias un navío montado para la primera parte del viaje.

Base de amistad para los viajes de los portugueses en dirección al Brasil o a la India portuguesa, las Canarias, mucho más durante la unión de las dos Coronas, constituyen una base secundaria portuguesa, del mismo modo que las Azores fueron una base española para el regreso de América; son también base enemiga. Las Canarias, más o menos, tienen necesidad de defenderse en cuanto pueden también servir de escala y de base de avituallamiento para las armadas extranjeras que parten al ataque de las Indias, así como de refugio de piratas y corsarios franceses, ingleses y holandeses que, desde 1540, están constituyendo una ininterrumpida serie de utilización de las islas como base para sus ataques y sus acciones piráticas; esto ha sido estudiado de un modo definitivo por Antonio Rumeu de Armas en una importante investigación. Las Canarias son necesariamente una zona peligrosa; es una escala que se interfiere con muchísimas rutas marineras, es detención obligada para los convoyes españoles; la situación estratégica de las Canarias recuerda en más de una cosa la de las Azores, la de las costas del Algarve y del cabo San Vicente.

Pero además de abrigo de corsarios y piratas, las Canarias son, sobre todo, abrigo contra los malos tiempos. En enero de 1582, por ejem-

plo, los galeones son obligados por el mal tiempo a refugiarse en La Gomera. Desde este punto de vista los puertos de Canarias son desigualmente valorados. Los puertos de la costa norte, siempre batidos por el viento, están poco favorecidos, son difíciles de abordar durante la estación mala; es mucho más difícil todavía salir que entrar y son simplemente radas aptas para un cabotaje insignificante. Los verdaderos puertos, hoy en día todavía, son los que están al sur de las islas abrigados de los nortes: Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de Tenerife, Arrecife de Lanzarote. La excepción mayor es Las Palmas de Gran Canaria, pero la Gran Canaria, la más meridional de las grandes islas del archipiélago, la sahariana, cuenta con una situación muy particular. El contraste de los puertos no es otro que el de los climas: el del norte de las islas, frío, ventoso, pluvioso y verde, pequeña Galicia en la latitud del Sahara, a doscientos kilómetros del oeste; el sur, verdaderamente africano con sus palmeras y sus arenales. Fácilmente accesibles desde España, lo son difícilmente desde las Indias. Llegan navíos que tocan las Canarias al regreso de América, pero resulta solamente una circunstancia rara y de muy difícil repetición.

La Corona de Castilla, perfectamente consciente de la importancia de los puertos canarios, se preocupó de mejorarlos y defenderlos. En 1572, Sevilla insistió sobre las calidades portuarias de Las Palmas, el puerto de la sahariana canaria; su posición central y el valor de su puerto explican, sin ninguna duda, la permanencia de esta escala. Fuera de Las Palmas, Gran Canaria no dispone más que de algunas radas, que no se pueden considerar como puertos en absoluto. En Tenerife, la situación es un poco peor; la más bella, la más rica de las Canarias es, en efecto, también la más joven, y es todavía tierra brava no conquistada en 1492; fue en 1797 cuando Santa Cruz de Tenerife, el gran puerto, de simple lugar, se convirtió en ciudad. En 1572, Tenerife posee cuatro puertos; Santa Cruz está en la escala del gran tráfico de la Carrera, pero a diferencia de Las Palmas, sus fortificaciones son todavía incompletas. En cuanto a los puertos secundarios de Tenerife, falta todavía el equipamiento más rudimentario; en relación con sus posibilidades, la isla, plena de porvenir, de Tenerife, parece todavía más particularmente subdesarrollada. Garachico, si se cree al padre Abreu, cuyo criterio es único, puede ser el mejor puerto de la isla; en efecto, si la rada de Garachico está perfectamente segura y espaciosa, su acceso es tremendamente estrecho, de manera que sólo un navío puede entrar de frente. Es por esto

por lo que el puerto de Santa Cruz, sobre la costa sureste, ha acabado por importar, así como para centralizar el tráfico, por razones fiscales y de eficacia general. La Palma, la más occidental de las islas, no tiene más que dos puertos: Santa Cruz y Punta Llana. En el fondo, La Palma sufre de su posición mucho más excéntrica muy al oeste y muy al norte; como isla de salida para la Carrera, quedó destronada por La Gomera. Los convoyes, en efecto, la utilizan sobre todo para el flujo portuario del alisio preferentemente de La Gomera a La Palma, del mismo que prefieren como punto de escala central La Gran Canaria o Tenerife.

Para el financiamiento de sus productos de fortificación, las gentes de Sevilla, por intermedio de su fiel Casa de Contratación, proponen un impuesto *ad valorem* que grabará las mercancías que van desde las islas hacia las Indias. El opuesto de La Palma es Lanzarote; es la primera gran isla cuando se viene de la Península, y por eso se cita en primera posición en la jerarquía de escalas de la Carrera, tal como lo ha propuesto en su estudio monumental Pierre Chaunu. En 1572, la proximidad de la costa marroquí constituye, según toda apariencia, un serio *handicap.* Lanzarote tiene dos puertos: Arrecife no permite la entrada de navíos de más de cincuenta toneladas; Azcona es mucho más profundo, pero su seguridad es mediocre, en realidad, una simple parada a lo largo de las costas de Lanzarote, más que una verdadera escala.

Desde el punto de vista del tráfico y de la Carrera de Indias, y pese a algunas apariencias, La Gomera es la mejor dotada de todas las islas del archipiélago canario, en razón de la calidad de su puerto, de la que un texto de la época dice que tiene el mejor puerto de todas las islas de Canarias, San Sebastián, en razón de la abundancia y sin duda del buen mercado de víveres, agua, madera, carne y vino; no puede apenas exportar sus víveres hacia Europa, no por razón de la distancia, sino porque no pueden soportar el precio del transporte. La Carrera les ofrece la salida preciosa de sus víveres para América, tierra excéntrica y también tierra de corsarios, y en ella se registra frecuentemente la presencia francesa, como en Lanzarote la de los moros. La Gomera se mantiene como una tierra pobre, y debe a esta pobreza una parte de su papel fundamental en la Carrera. Las otras islas, Hierro al oeste y Fuerteventura al este, quedan fuera de ruta en el ángulo del primer Atlántico transversal de Sevilla.

¿Cuál es en estos territorios la fuerza y la importancia económica? El papel más importante de las Canarias para la navegación transoceá-

nica y solamente para los navíos de la Carrera a la ida, es el de nutrirlos de víveres: el clima, el suelo volcánico, la abundancia de tierras vírgenes en este microcosmos facilita esta tarea. Es, por consiguiente, inevitable que el aprovisionamiento de víveres de los navíos imponga de cualquier manera, en periodos sobre todo de recolección, grandes problemas para Andalucía. El apoyo canario no es de ningún modo desdeñable y radica en ser un punto intermedio en el largo viaje velero por el Atlántico hacia el Nuevo Mundo. La conquista de América supuso la apertura de un tráfico intenso para el archipiélago, acelerando el ritmo de incorporación y colonización de las islas. La conquista de Gran Canaria se hace en 1478. El proceso de absorción de Tenerife y La Palma comienza en el momento mismo del primer viaje de Colón. Se ha encontrado, con fecha 20 de agosto de 1492, un contrato entre Alonso Fernández de Lugo y varios vecinos para ir a la conquista de La Palma y de Tenerife. Nada se ha comenzado cuando Colón atraviesa el archipiélago por primera vez en búsqueda de las nuevas tierras. En 1496, las cosas parecen haber avanzado bastante ya; no es imposible que en estos primeros años la empresa colombina haya ejercido sobre la colonización de Tenerife una acción de aceleración muy favorable.

Tenerife aparece entonces como una tierra esencialmente agrícola donde los problemas de propiedad desempeñan un papel considerable. El azúcar ha sido el móvil de la ocupación rápida de Tenerife; la caña ha comenzado a ganar la isla por el distrito de Taoro, y se ve desde 1500 entre los organizadores y los beneficios de esta economía nueva al toscano Blasino de Inglesco, originario de Piombino, que tenía conocimiento de origen mediterráneo de las empresas azucareras de Canarias. El azúcar no contribuye a la alimentación de las flotas; a largo plazo el azúcar canario quedó incluso comprometido por la concurrencia de los azúcares americanos, brasileños y antillanos. Lo contrario ocurre con el ganado y las viñas; ante las necesidades de carne para los marinos, el primero, a diferencia de la segunda, no es competencia para la economía andaluza. En el interior de la isla, los pastos ofrecen una buena alimentación para el ganado. El trigo constituye otra pieza maestra de la economía rural canaria; en Gran Canaria aparece la cultura del trigo como incluso anterior a la ocupación hispánica. Consumido bajo forma de gofio, el trigo es alimento básico mediterráneo llevado a desempeñar un papel considerable en la economía canaria y hunde sus más profundas raíces en el pasado guanche de las islas. A estos dones esenciales con-

viene añadir la seda, que se exporta a las Indias, y también el banano, que pasa de Canarias a América, la orquila, tintóreo específico de las Canarias, y el zumaque.

La última riqueza natural importante es la madera; los navíos tienen necesidad de ella y siempre la encargan a su paso por el archipiélago, pero el principal consumidor de madera en las Canarias es evidentemente la industria de reparaciones y de construcciones navales. La reparación clásica que se efectúa en las Canarias es la de la arboladura; desde el primer viaje de Colón, la práctica es clásica en todos los puertos de las islas del archipiélago. Los carpinteros de ribera más importantes del archipiélago están en Tenerife; en razón de la abundancia y de la calidad de los bosques, hay que apreciar siempre que la construcción naval se especializó en la reparación de las arboladuras; es un factor de primer orden, mucho más importante.

La travesía del golfo de las Yeguas, de Andalucía a las Canarias, es particularmente grave para las arboladuras, mucho más que la navegación de las Canarias a las Antillas. Supone un enorme consumo de grande árboles. Esta industria de reparación de los mástiles alcanzó una potencia de construcción naval propiamente dicha desde las primeras bases hasta lograr la organización continuada que data desde los primeros años del siglo XVI. En consecuencia, las islas Canarias ejercen un papel de primera fila y máxima importancia en todo el proceso de expansión del señorío atlántico de los reyes de Castilla. Este señorío atlántico será el que produzca la máxima posibilidad del subsiguiente señorío continental en América.

III

EL SEÑORÍO DEL ATLÁNTICO: EL DESCUBRIMIENTO DEL NUEVO MUNDO

En los últimos diez años la investigación americanista, muy especialmente aquella que está directamente vinculada al estudio y el análisis del proceso del descubrimiento, ha experimentado un importantísimo impulso que ha renovado prácticamente todo el conocimiento, los enfoques y, desde luego, los significados fundamentales del Descubrimiento. En este sentido las aportaciones, en primer lugar, del profesor Juan Manzano Manzano, con sus grandes libros, importantes investigaciones sobre el predescubrimiento, sobre el aporte de los grandes navegantes españoles, sobre todo Martín Alonso Pinzón y Vicente Yáñez Pinzón; los aportes intelectuales, verdaderamente decisivos, del eminente historiador mexicano Edmundo O'Gorman; los recientes e impresionantes libros analíticos del profesor Juan Gil, de la Universidad de Sevilla, acerca de los mitos y utopías colombinos; las aportaciones de José Luis Casado Soto sobre los barcos españoles de los siglos XV y XVI, han venido a cambiar, renovar y dar un nuevo sentido y, en consecuencia, un nuevo significado al proceso del Descubrimiento. Recientemente, en mi libro *La Corona y el Descubrimiento de América* he llevado a cabo un análisis del Descubrimiento que no se reduce exclusivamente al hallazgo colombino, sino que presenta el descubrimiento de la *Quarta Orbis Pars* como un proceso histórico que abarca desde 1480, es decir, una generación antes de que se produzca el viaje colombino de 1492, hasta el año 1530, fecha en que aparecen los últimos mapas de la serie Ribeiro, en donde ya, cartográficamente, aparece el continente americano como un continente distinto, rompiendo definitivamente la idea colombina de que los viajes realizados al servicio de la Corona de España se realizaban hacia la India, hacia Asia, Catay y Cipango.

Quizá el elemento más importante no ha sido debidamente fijado, pese a todas las aportaciones realizadas desde el otro gran centro de aporte para el conocimiento del mundo español en América, desde el punto de vista del Derecho indiano, desde el plano jurídico de la Historia del Derecho, no se ha planteado debidamente y con la necesaria plenitud, lo que debe considerarse problema capital de todo este importantísimo proceso, que es, ni más ni menos, cómo se puede llegar al señorío del Atlántico, porque este derecho-señorío es el paso previo e inevitable para producir el Descubrimiento del Nuevo Mundo. Precisamente este capítulo vamos a dedicarlo esencialmente a estos dos puntos básicos, para comprender el significado fundamental del mar, del Océano sobre América: precisamente, cuál es y por qué razón podemos hablar del establecimiento de un señorío atlántico de la Corona de Castilla.

El mismo modo de comprender la naturaleza del mar requiere dotes especiales. Los múltiples fenómenos del tráfico marítimo, de la política naval, de las acciones realizadas históricamente sobre el mar, requieren una efectiva puntualización histórica. Entiendo que en este volumen no se está realizando ni llevando a cabo ninguna historia del Descubrimiento, sino que estamos intentado encontrar el sentido y los significados del mar en la empresa americana. El mar es un bien de todos los hombres, pero es también su enemigo mortal, desde el comienzo de la historia de la humanidad, una fuerza perenne que educa y disciplina, sustenta y derriba, vivifica y destruye, que influye sobre el mundo entero y, desde la aparición del género humano, favorece e impide a la vez la peregrinación de éste por la tierra. En todas las épocas, los hombres se han lanzado al mar, ávidos de participar de los bienes de la tierra y de los tesoros esparcidos por ella, porque todo acceso a la costa, aun el más insignificante, con tal de que disponga de puertos utilizables y aguas navegables, permite en principio la participación en el tráfico marítimo mundial. El valor económico, la fuerza educativa del Océano, son inapreciables para un pueblo. De manera, pues, que llegar a dominar el mar, llegar a establecer o poder estar en disposición de establecer un dominio efectivo sobre él, resulta verdaderamente importante, decisivo, para el hombre. Estamos en la base de la explicación del porqué de ese fenómeno importantísimo que ha cambiado realmente la historia del mundo y que consiste en el descubrimiento de la *Quarta Orbis Pars,* el Descubrimiento de América. Pero antes tenemos que plantearnos cómo se llega al señorío del Atlántico.

El señorío del Atlántico

Tanto las Capitulaciones de Santa Fe del 17 de abril de 1492, como la confirmación del Privilegio de Concesión de los oficios de Cristóbal Colón hecha por doña Isabel y don Fernando en Barcelona el 28 de mayo de 1493, al regresar el genovés de su primer viaje, están firmadas por los Reyes y nunca desde que fueron despachados y entregados al interesado se puso en duda por nadie su autenticidad. En razón a esta indiscutible autenticidad el eminente colombinista profesor Juan Manzano Manzano ha procedido al análisis de dichos documentos y en su importante investigación, al tiempo que ha demostrado la existencia de un predescubridor, ha insistido en lo que considero fundamental para poder comprender y entender el significado profundo y definitivo del Descubrimiento de América: el señorío del Atlántico. El encabezamiento de la Capitulación se redacta en los siguientes términos:

> las cosas suplicadas e que vuestras Altezas dan e otorgan a don Cristóbal de Colón en alguna satisfacción de lo que ha descubierto en las mares Oceanas y del viaje que ahora con el ayuda de Dios a de facer por ellas en servicio de Vuestras Altezas.

A tenor de esta cláusula principal, no se puede negar que Colón ha navegado el mar Atlántico y descubierto en él islas y tierras firmes. El uso del tiempo verbal «ha descubierto» de esta primera cláusula de las Capitulaciones de Santa Fe hizo que algunos entendieran en sus obras que se trataba de un error, y que el término «ha descubierto» sustituía al «ha de descubrir», estimándose que ésta era la correcta y la que debió decirse por los redactores del trascendental documento, pues con absoluta seguridad afirmaban, Cristóbal Colón no había llevado a cabo semejante descubrimiento con anterioridad al 17 de abril de 1492, fecha del importante documento que se comenta. Los autores de esta corrección, entendiendo que había sido un error el término empleado, fueron Las Casas y el famoso cronista y cosmógrafo Alonso de Santa Cruz en su *Crónica de los Reyes Católicos,* redactada en Sevilla en 1550, o poco después, que reposa sobre un caudal verdaderamente ingente de fuentes documentales. Y entre los historiadores modernos, la modificación de la referida palabra la hace Martín Fernández de Navarrete, en el texto que inserta en su famosa *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV.*

El documento original ha desaparecido; hoy día podemos conocer su texto íntegro a través de las varias copias fehacientes y fidedignas para las que sirvió de modelo. En todas ellas figura el mismo preámbulo y, en él, la sorprendente frase «ha descubierto». No queda, pues, la menor duda, como tampoco la tuvieron los fiscales de la Corona, cuando los pleitos colombinos se enfrentaron con el famoso documento, encabezado por supuesto con tan extraño preámbulo. Seguramente, podemos pensar que en los tiempos pasados y presentes pocos documentos oficiales se habrán redactado en una Cancillería con el tacto, esmero y cuidado con el que, sin duda, fue redactado en la corte de los Reyes Católicos el que comentamos en este momento.

Las cosas suplicadas por Colón a los reyes españoles fueron ampliamente discutidas y sopesadas por Fray Juan Pérez y el secretario Juan de Coloma en presencia de Fernando Álvarez de Toledo, secretario de doña Isabel. Habida cuenta la enorme trascendencia de este documento, en el cual se otorgan al genovés las elevadas dignidades de Almirante y Virrey, además de otros beneficios de carácter económico, ni por un momento podemos suponer que los redactores incurrieran en el más leve descuido u omisión al confeccionarlo. Párrafo a párrafo, frase a frase, palabra por palabra, las demandas colombinas fueron examinadas con la máxima atención por los anteriores comisionados. En el preámbulo de la Capitulación, los soberanos reconocen que Cristóbal Colón ha hecho descubrimientos en el Mar Océano con anterioridad a 1492. Estos documentos, estos descubrimientos, estas tierras halladas por el genovés en el Atlántico son rasgos que subraya constantemente Cristóbal Colón en todos sus escritos y en todo cuanto conocemos de él, que revela el poderoso sentido obsesivo que tiene sobre las Indias y que queda perfectamente claro en su último testamento el del 19 de mayo de 1506, donde dice:

> El Rey y la Reina, Nuestros Señores, cuando yo les serví con Las Indias; digo serví que parece que yo por la voluntad de Dios Nuestro Señor se las di como cosa que era mía...

Parece, según se desprende de la frase, que Colón ha venido a ofrecer a los monarcas españoles las Indias porque son suyas, en el sentido de que él ha navegado anteriormente en el océano Atlántico, camino ineludible para alcanzarlas, y los Reyes, en beneficio u obsequio y por el servicio que les presta el genovés, le otorgan unas dignidades y merce-

des enormemente elevadas y considerables, pero que, sin embargo, resultaban insuficientes comparadas con los inmensos beneficios que el pretendido fabuloso «negocio» de las Indias reportaría a los Reyes españoles.

Las cosas suplicadas a los Reyes, es decir, los oficios de Almirante y Virrey, el título de Don, y las mercedes económicas, le serán concedidas, pues, para compensar sólo en parte —por eso se dice: «... en alguna satisfacción»— los sobresalientes servicios entre los cuales se estimaba en todo lo que vale su oferta de tierras descubiertas anteriormente por él, de modo que los cargos de Almirante y Virrey fueron otorgados por los Reyes al genovés no sólo en remuneración de los descubrimientos futuros, sino también y principalmente para premiar en alguna forma los ya realizados por su cuenta y riesgo en los cuales los soberanos no tuvieron que exponer ni un solo maravedí, ni la vida de ninguno de sus súbditos.

La primera cláusula de las Capitulaciones de Santa Fe reza así:

> Primeramente que Vuestras Altezas como Señores que son de las dichas mares Océanas hacen desde ahora al dicho Don Cristóbal Colón su Almirante en todas aquellas islas y Tierras Firmes que por su mano o industria se descubrieran o ganaran en las dichas Mares Océanas.

No deja de ser también, en este caso, extraordinariamente sorprendente esta primera cláusula, porque nunca hasta este momento, como afirma el profesor García Gallo, se habían titulado los Reyes Católicos señores del Océano, ni había razón alguna para que lo hicieran. En esta época se encontraba vigente el Tratado de Alcaçovas, de 1479, que, como sabemos, había puesto fin a la guerra entre los Reyes Católicos y Alfonso V por la sucesión de los reinos castellanos. En el capítulo octavo de ese documento, los soberanos españoles reconocen al de Portugal:

> La posesión y casi posesión en que están en todos los tratos, tierras, rescates de Guinea, con sus minas de oro y cualesquier otras islas, costas, tierras descubiertas e por descobrir falladas e por fallar, islas de Madera, Puerto Santo e Desierta que todas las islas de las Azores e islas de las Flores, e así las islas de Cabo Verde e todas las islas que agora tiene descobiertas y cualesquier otras islas que se hallaran o conquistaran de las islas de Canarias para abajo contra Guinea, porque todo lo que es hallado y se hallare, conquistase o descubriese en los dichos términos, allende

> de lo que ya es hallado ocupado descubierto, finca los dichos Reyes, Príncipe de Portugal e sus reinos, tirando solamente las islas de Canarias, a saber Lanzarote, Palma, Fuerteventura, La Gomera, Hierro, La Graciosa, la Gran Canaria, Tenerife e todas las otras islas de Canarias ganadas e por ganar, las cuales fincan a los reinos de Castilla.

A la vista de este acuerdo está perfectamente claro que en 1492, en la parte del Mar Océano hasta entonces navegada y ocupada por Portugal y Castilla —el mar africano—, tan sólo pertenecían a esta última las islas Canarias y su mar, el mar de Canarias, en el que se comprende la costa frontera de África. Mientras que a Portugal se atribuyen las restantes islas descubiertas en este espacio oriental del Atlántico, y en exclusiva para ella, la zona o Mar de Guinea, a partir de las Canarias. El Tratado de Alcaçovas reserva a Portugal el control absoluto de la navegación oceánica en la región de Guinea. A partir de esta fecha, el mar africano de Guinea se convierte en un mar cerrado para los castellanos; los barcos de Castilla no pueden pasar de las Canarias hacia abajo y adelante contra Guinea, como advierte el rey Portugués Alfonso V en una carta dirigida a todos sus capitanes de carabelas que navegaban el mar africano de Guinea. El «contra Guinea» de la Capitulación de Alcaçovas, con su equivalente en la bula *Aeterni Regis,* de Sixto IV, de 1481 «In conspectu Guineae», se refieren al mar adyacente de esa región africana. Años atrás, el Pontífice Nicolás V, por su bula *Romanus Pontifex,* concedía a Portugal las islas, puertos, costas y los mares adyacentes de la provincia de Guinea, no navegados anteriormente por otra nación cristiana; en esta misma ocasión el Papa reconoce que, en tiempos anteriores, en la zona africana de Guinea, los portugueses poseyeron puertos, islas y mares, como verdaderos señores de ellos.

De acuerdo, pues, con la bula de Nicolás V, en 1492, los portugueses eran verdaderos señores de los mares adyacentes de la provincia de Guinea, y ese mar guineano quedaba cerrado definitivamente para los castellanos, los cuales en adelante no podrían navegar libremente por debajo del paralelo de las Canarias, pero este mar adyacente portugués de África no tenía señalado límite, ni en la bula pontificia ni, en el último tratado, por su lado oeste; por eso, cuando pocos años después surge en escena Cristóbal Colón y plantea en la corte de los Reyes Católicos su proyecto de navegación del Océano para tratar de alcanzar la orilla opuesta del mismo, en donde, según él creía, se encontraban las Indias, los letrados castellanos se ven obligados a enfrentarse a las reclamacio-

nes del rey lusitano Juan II, el cual, al regresar Colón de su primer viaje, reclamó para sí el señorío no de su mar adyacente, que ciertamente le pertenecía por el tratado y los documentos pontificios anteriores, sino de todo el Mar Océano al sur del paralelo de las islas Afortunadas, prolongando éste indefinidamente hacia Occidente, hasta alcanzar las nuevas tierras descubiertas por el navegante genovés. De estas pretensiones de Juan II tuvieron conocimiento los Reyes Católicos por el primer embajador portugués Ruy de Sande, llegado a su corte de Barcelona a fines de abril de 1493.

Sobre esta embajada informa el historiador Jerónimo Zurita en su *Historia del Rey Don Fernando el Católico,* y afirma lo siguiente:

> Estando el rey y la reina en la ciudad de Barcelona, vino a su corte un caballero del rey de Portugal llamado Ruy de Sande, Alcalde Mayor de la villa de Torres Brendas, y despachole el Rey de aquella villa a cinco del mes de Abril, con este envió a decir al Rey y a la Reina que a su puerto de Lisboa fue a portar con tormenta don Cristóbal Colón, su Almirante, que holgó mucho de le ver y mandar bien tratar por ser cosa suya y así mismo hubo mucho placer que su navegación y trabajo, no hubiese sido sin efecto, especialmente por haber sido enviado por ellos. De que esperaba y tenía por muy cierto que habiendo hallado por sus navíos islas o tierra que a él en alguna manera perteneciese, le mandaría guardar aquella amistad y hermandad que entre ellos había, y como él lo haría en semejante caso; que le había placido mucho de la manera que el Almirante tuvo en los mandamientos del Rey y de la Reina, en lo que al Rey de Portugal cumplía en seguir su derrota, y en ir descubriendo desde las islas de Canarias en derecho a Poniente sin pasar contra el mediodía, según le había certificado y porque no dudaba que el Rey y la Reina tornasen a enviar sus navíos a proseguir en el descubrimiento de lo que así tenían hallado, les rogaba muy afectuosamente que les pluviese mandarle siempre que guardarse aquella orden, pues cuando él enviase algunos navíos a descubrir, fuesen ciertos que había de mandar que no pasasen el término contra el norte, so grandes penas y todo lo que le perteneciese fuese guardado.

Los Reyes, ante esta desorbitada pretensión del rey de Portugal, no vieron otra solución que solicitar también al Papa la demarcación del viejo señorío portugués, fijando un límite por occidente a su mar adyacente africano, el cual, por indicación de Cristóbal Colón, quedó establecido en la bula *Inter Coetera,* de Alejandro VI, datada el 4 de mayo de

1493, por una línea divisoria que pasaba a cien leguas al oeste de los archipiélagos portugueses de Azores y Cabo Verde.

Por todo lo expuesto, debe concluirse que en 1492 el señorío del Mar Océano «a la parte de África» no pertenecía en modo alguno a Castilla, la cual sólo poseía en ese espacio marítimo el archipiélago canario. En aquella fecha la única nación cristiana que podía atribuirse el señorío del Mar Océano, hasta entonces navegado, era Portugal, porque dominaba los restantes archipiélagos del Atlántico y poseía el control absoluto del mar de Guinea y de la ruta que conducía la India. De las precedentes consideraciones parece puede deducirse que el señorío del Océano que se atribuye a los Reyes Católicos en la cláusula primera de las Capitulaciones de Santa Fe no es el de la parte africana del Mar Océano, y no lo es porque aun habiendo pertenecido en su totalidad este espacio marítimo a Castilla en aquella época, en modo alguno hubiera podido encajarse el nuevo Almirantazgo, solicitado por Cristóbal Colón a los Reyes Católicos, ya que su concesión por éstos al genovés habría lesionado directa y gravemente los derechos jurisdiccionales del Almirante de Castilla.

El señorío que, en la Capitulación de 1492, Colón atribuye a los soberanos españoles es evidentemente, pues, con respecto al océano libre hacia Occidente. Estas regiones occidentales del Mar Tenebroso, muy alejadas del tradicional mar adyacente africano, para nada habían sido tenidas en cuenta en las negociaciones del Tratado de Alcaçovas; a diferencia de lo que ocurría con el espacio oriental del Océano, la zona occidental del mar tenebroso constituía un mar libre por cuanto no había sido navegado por ninguna nación cristiana. El Derecho internacional de la época consideraba esas aguas como *res communis.* El mar, el mar Océano propiamente dicho, queda común a todos los hombres del mundo; este principio fundamental se encuentra recogido en el Digesto y en el Código Español de las *Siete Partidas,* donde se confirmará idéntico principio con las siguientes palabras:

> Las cosas que comunalmente pertenecen a todas las criaturas que viven en este mundo son éstas: el aire y las aguas de la lluvia y el mar e su rivera. Cualquier criatura que viva puede usar de cada una de estas cosas según que fuera menester. E por ende todo hombre se puede aprovechar de la mar e de su rivera pescando o navegando e faciendo todas las cosas que entendiere que a su pro son.

Estas mismas doctrinas son las que los romanistas medievales más caracterizados como Bartolo, Waldo, etc., cuyas opiniones eran constantemente alegadas por los letrados castellanos de la Baja Edad Media, afirmando que ese mar común a todas las gentes del mundo podía ser adquirido como cuasi posesión por un soberano mediante la navegación y la pesca y otros actos por el estilo; en cuyo caso el mar, antes común, se convertía en público, es decir, reservado al uso de aquel pueblo a cuyo imperio quedaba sujeto, y si el mar por su inmensidad y por la limitación humana no puede ser dominado en su totalidad, sí puede, en cambio, ser apropiado en parte por una nación cualquiera; éste era el caso de Portugal y de Castilla en el mar de África.

Ahora bien, anteriormente a la fecha en que fue firmada la Capitulación de Santa Fe, ningún marino al servicio de los soberanos españoles había navegado por las regiones libres del Mar Tenebroso en busca de islas y tierras incógnitas, razón por la cual doña Isabel y don Fernando, en esa fecha, carecían de título jurídico para adjudicarse el dominio de estos mares. Sin embargo, se puede ver que en la cláusula primera del reiterado asiento santafesino, Cristóbal Colón no vacila en asignar a los monarcas hispanos el señorío de las mares océanas. ¿Cómo podemos explicar que se atribuyan los Reyes Católicos tal título, unos meses antes de la primera navegación océanica de Colón, si todavía no han navegado este mar, ni descubierto las islas y tierras firmes ubicadas en él? El profesor Manzano, procediendo de un modo lógico, encuentra la solución poniendo en relación esta primera cláusula con el párrafo introductorio que la precede, en la que se afirma la existencia de un predescubrimiento. Si, en virtud de eso, los Reyes Católicos se titulan Señores de las Mares Océanas es porque esos mares ya han sido navegados por el marino de Génova, puesto al servicio de los Reyes, el cual ha descubierto en ellos tierras remotas y desconocidas, tierras que después de él ha venido a ofrecer a los Reyes españoles. Al aceptar éstos la oferta de Colón, y disponer de todo lo necesario para que el extranjero, ya a su servicio, pueda volver a aquellas regiones para consolidar sus anteriores descubrimientos, pueden perfectamente doña Isabel y don Fernando titularse Señores de las Mares Océanas navegadas y descubiertas en años anteriores por su nuevo Almirante.

En el contrato establecido entre los Reyes y el piloto desconocido se equilibran bastante las concesiones hechas por los Reyes con la oferta dada a éstos por el navegante genovés, el cual nada menos que les otor-

ga el señorío de las Mares Océanas. Sobre esta zona del mar libre hacia occidente navegada por Cristóbal Colón antes de 1492, es donde va a encajarse el nuevo Almirantazgo exigido por Colón a los Reyes Católicos en cierta ocasión. Este nuevo mar nada tiene que ver en el planteamiento oficial dado por Colón y por los Reyes españoles al problema del Descubrimiento, con los viejos mares de Portugal y Castilla; en éstos, Castilla tenía sus Almirantes propios; Almirante Mayor de Castilla y de las Mis Mares de ella, Almirante Mayor de la Mar de Castilla, Almirante Mayor de Castilla, Almirante de Castilla, Almirante Mayor de la Mar, y en la confirmación del privilegio colombino, se le llama Almirante de las Mares de Castilla y de León. Estos mares de Castilla, donde ejercían su jurisdicción específica los almirantes castellanos de la familia Enríquez, no comprendían sólo las aguas peninsulares, sino que se prolongaban por la parte del Mar Océano que bañaba la costa de África en la zona de las Canarias y, con anterioridad a 1479, se extendía al mar de Guinea. Buena prueba de ello es que los nombramientos de los Capitanes Mayores de las Armadas Reales, destinadas a los tratos y rescates en la región africana de Guinea, correspondían al Almirante de Castilla y, en el mismo sentido, una Real Provisión del 3 de febrero de 1480 alude a la exención de sus derechos concedida por don Alfonso Enríquez a unos mercaderes que fueron a Guinea.

El 17 de abril de 1492, navegada y ocupada la parte occidental del Mar Océano por los Reyes hispanos, éstos pueden perfectamente nombrar al genovés Almirante del nuevo mar, navegado por él año atrás y que era el Mar Océano propiamente dicho. Así, le designan en esa fecha Su Almirante en todas aquellas islas y tierras firmes que por su mano e industria se descubrirán o ganarán en las dichas mares océanas, equiparándolo en cuanto a preeminencias, honores y beneficios económicos a don Alfonso Enríquez, Almirante Mayor de Castilla. Ya el Mar Océano de la parte de África se queda convertido en el océano antiguo. El Almirante castellano ejerce en 1492 su jurisdicción vicaria en todo lo referente a la navegación y comercio de las islas Canarias y en tiempo pasado sobre la región de Guinea.

En el nuevo mar, será el genovés Colón a partir de ese momento quien controle todas las actividades relacionadas con su flamante oficio de Almirante en su ámbito jurisdiccional, ámbito que, para evitar conflictos y competencias de carácter interno, va a ser rápidamente delimitado con la línea de demarcación trazada por el Pontífice a petición de

los soberanos españoles, que, en este punto, seguían fielmente las indicaciones y sugerencias de su nuevo Almirante. Así, en su bula *Inter Coetera* de 4 de mayo de 1493, Alejandro VI establece una línea divisoria de los respectivos señoríos castellano y portugués en el Mar Océano, línea que, como es bien sabido, pasaba cien leguas al oeste de las islas Azores y de Cabo Verde. Todo el mar y todas las tierras insulares y continentales situadas al occidente de la *raya papal* pertenecerían, mientras viviesen, a los Reyes españoles, no a los reinos de Castilla, pues, en tal caso, la jurisdicción marítima hubiese pasado automáticamente al Almirante Enríquez, y a su fallecimiento correspondería a los futuros reyes de Castilla y León, mejor aún a sus reinos, que de esta forma contarían con dos almirantazgos: el de los Enríquez, que extendía su jurisdicción en los mares antiguos, tradicionales de Castilla, y el de los Colón, que se asentaba sobre el nuevo Mar Océano, ubicado, como ha quedado indicado, al oeste del meridiano trazado por el Pontífice a cien leguas de los referidos archipiélagos portugueses. En su bula *Inter Coetera,* Alejandro VI declara que ese espacio de mar océano situado al oeste de la línea de demarcación había sido navegado ahora por vez primera, surcado ahora por Colón y sus hombres al servicio de los soberanos españoles; éstos, por esa navegación, adquirían el señorío efectivo del Mar Océano que se extendía al occidente de la línea divisoria fijada por Alejandro VI, y por ello los Reyes Católicos, a partir de ahora, como verdaderos y exclusivos señores de ese Mar Océano, puede otorgar al genovés, en la confirmación del privilegio del 30 de abril del año anterior,

> el dicho oficio de Nuestro Almirante del dicho Mar Océano, que es nuestro, que comienza por una raya o línea que nos habemos hecho marcar que pasa desde las Islas de las Azores a las Islas de Cabo Verde de septentrión en austro de polo a polo.

Sin embargo, hemos tenido ocasión de comprobar que, en la cláusula primera del contrato de Santa Fe, Colón atribuye a los Reyes Católicos el señorío del Mar Océano cuando aún no lo había navegado al servicio de éstos; la explicación no puede ser, según el profesor Manzano, más que una: el mar había sido descubierto y ocupado años antes por el genovés y en él había descubierto algunas islas y una gran tierra firme, las cuales, como cosa suya que eran, se las había ofrecido a los Reyes españoles. Rectamente, desde el punto de vista jurídico, no cabe

otra explicación a tan sorprendente frase; a ello dedica todo un capítulo relativo al problema del predescubrimiento el eminente profesor español Juan Manzano y Manzano, en la obra titulada *Colón y su secreto,* publicada por Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1976.

La estructura jurídica de las Capitulaciones de Santa Fe no puede estar hecha con mayor fijeza y rotundidad. En la primera cláusula, basándose en el exordio, adquieren a través de Cristóbal Colón el señorío del Atlántico; en el capítulo siguiente Sus Altezas hacen a dicho Cristóbal Colón su Virrey y Gobernador General en todas las citadas tierras firmes e islas que, como queda dicho, él descubriere o ganare en los dichos mares. Efectivamente, las afirmaciones hechas en esta segunda cláusula concuerdan, de un modo absoluto, con lo manifestado por Colón y aceptado por los Reyes en el preámbulo de la capitulación, es decir, el descubrimiento de tierras en las mares océanas con anterioridad a 1492. García Gallo, al comentar en su monografía sobre las bulas de Alejandro VI esta misma cuestión dice:

> En este documento —se refiere a la Capitulación de Santa fe— no redactado por la Cancillería Real, sino por Colón, se sientan dos afirmaciones que conviene destacar: que antes de la fecha en que se otorga, Colón ha realizado descubrimientos en el Atlántico; que los Reyes Católicos son señores de las mares océanas. Lo primero, a lo que sabemos, es inexacto; ningún otro documento habla de descubrimientos de tierras, ni siquiera de que desde su llegada a España, hubiese navegado y descubierto mares al servicio de los Reyes Católicos. La falsedad de esta primera afirmación la descubre además el propio texto cuando dice que el nombramiento de Almirante que, como satisfacción de los supuestos descubrimientos, se le concederá, lo será en las islas y tierras firmes que en adelante descubra o gane. Sin aludir para nada a lo que se supone ya descubierto, Colón obró aquí con gran sentido de la realidad, puso cuidado en que su almirantazgo fuese sobre tierras efectivas, no sobre las imaginarias descubiertas.

No es ésta, de ninguna manera, la conclusión alcanzada por Juan Manzano, después de una lectura muy detenida y un análisis pormenorizadísimo del fundamental documento del 17 de abril redactado con extraordinario cuidado, sopesando al máximo todas sus palabras y frases y de ninguna manera, por supuesto, redactado por el propio Colón. No cabe la menor duda de que el genovés y los Reyes, al aludir en los dos primeros capítulos, las dos primeras cláusulas, a los descubrimientos y

ganancias de tierras en el Mar Tenebroso, emplean siempre el futuro «descubrirán», «ganarán», etc., y nunca el pretérito «ha descubierto», pero no es menos cierto que éste se encuentra implícito en todos los casos en la conjunción disyuntiva «o», la cual, como aclara nuestro diccionario, dice Manzano, expresa siempre diferencia, separación o alternativa entre dos o más cosas o ideas. En la Capitulación de Santa Fe, como en el Tratado de Alcaçovas y en el de Tordesillas de 1494, se emplean siempre los verbos descubrir y ganar en su recto significado; una cosa es descubrir, hallar una tierra antes ignorada, y otra ganar, ocupar, conquistar esa misma tierra. Ahora bien, el descubrimiento es siempre anterior a la ocupación, ninguna cosa puede ser ganada si no ha sido antes descubierta.

En el Tratado de Alcaçovas se adjudican a Castilla las islas Canarias ganadas y por ganar, esto quiere decir que en 1479 era conocida la totalidad del archipiélago, habían sido descubiertas todas sus islas, como efectivamente se nombran, pero que, de éstas, unas habían sido ganadas a los infieles por los cristianos, mientras que otras permanecían todavía insumisas, sin conquistar. A finales del siglo XV, los Reyes Católicos emprendieron la conquista de las islas de Tenerife, La Palma y Gran Canaria, quedando incorporadas todas a partir de esa época a la Corona de los reinos de Castilla en un proceso histórico simultáneo y paralelo con el del descubrimiento de las rutas pretendidamente asiáticas. Si se rechaza el «ha descubierto» del preámbulo de la Capitulación, habrá que decir que en su viaje de 1492 Colón va a descubrir y ganar islas y tierras firmes oceánicas; hablando de descubrimientos y ganancias de tierras hechas en un solo viaje, no tiene sentido el enlazar los términos «descubrir» y «ganar» con la conjunción «o» por la sencilla razón de que todo lo que se gane en él ha sido previamente descubierto en el mismo viaje. Pero cuando en relación con unos descubrimientos anteriores a 1492, afirmados en el preámbulo de la Capitulación, se dice que el almirantazgo y el virreinato de Colón descansarán sobre las islas y tierras firmes que él descubra o gane en el periplo que ahora va a emprender por el Océano Atlántico, resulta evidente que las dos partes interesadas entendían que de esas tierras, a las que después entendería su jurisdicción Cristóbal Colón, unas iban a ser descubiertas en este viaje y otras ganadas, ocupadas por haber sido descubiertas en una fecha anterior. Lo que resulta de todo ello, y concordando con la tesis absolutamente reforzada por la lógica por parte de don Juan Manzano, es que Colón,

al realizar las Capitulaciones de Santa Fe, exigió que los soberanos españoles le reconociesen un predescubrimiento de tierras insulares y continentales en el Mar Océano. Ese descubrimiento anterior a 1492 se declara expresamente en el preámbulo del asiento santafesino con la frase «ha descubierto» y de forma implícita en otras expresiones del texto capitulado, como son las referentes al señorío del Océano, que se atribuye a los Reyes hispanos, y a las islas y tierras que el ligur descubra o gane en su periplo.

Todo lo estipulado entre Colón y los Reyes en Santa Fe se encuentra, según insiste Manzano, en el predescubrimiento efectuado por aquél. Ahora bien, ¿cuáles son los motivos que tuvo el genovés para redactar sus demandas con un sentido tan extraño y desconcertante? Según piensa Manzano, sus razones fueron dos: una de carácter muy personal, movido por el deseo de afianzar el premio o recompensa exigido a los soberanos por la revelación de su secreto, para evitar que éstos, una vez realizado por él el Descubrimiento, pudieran volverse atrás y mermarle o discutirle el elevado precio que les exigía por el negocio de las Indias. La segunda razón está relacionada con sus hijos y sucesores, en caso de que él sucumbiese en la empresa sin haber llevado a feliz término sus designios descubridores. El punto de vista de Manzano sobre estas dos hipótesis es el siguiente: respecto a la primera, Colón, de origen plebeyo y con mentalidad de mercader, viene a Castilla a ofrecer un fabuloso negocio a los Reyes Católicos; les ofrece ciertamente alcanzar la India, codiciada por todos los reyes y todos los mercaderes europeos de la Edad Media: es la legendaria India. Lo que Colón ofrece, a través del señorío del Océano por la vía de Occidente, es el gran tesoro codiciano por la Edad Media; su descubrimiento deparará extensas comarcas, abundantes en oro, plata, perlas preciosas, especias, además de otras preciadas mercaderías. Si él dispusiera de recursos propios, podría haber acometido directamente esta empresa, que le hubiese proporcionado un señorío inmenso y exclusivo para sí y sus herederos. Pero era pobre y carecía en absoluto de medios para llevarla a cabo, y la puesta en práctica de su proyecto suponía la movilización de cuantiosos recursos en hombres y numerario que solamente un rey o un gran magnate podría soportar; en estas condiciones se veía obligado a proponer su fabuloso negocio a los soberanos españoles. Antes se lo había ofrecido al rey de Portugal y, por conducto de su hermano Bartolomé, a los de Inglaterra y Francia y, seguramente, a la Señoría de Génova, pero con la condición

de que éstos le correspondieran en la medida que su oferta merecía, y nadie mejor que él para discernir sus inmensas posibilidades, como demuestra esta frase referida a sus negociaciones con los Reyes Católicos, que es citado por don Antonio Ballesteros en su magna obra *Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América* (Barcelona, 1945):

> Pensando lo que yo era me confundía mi humildad; pero pensando en lo que yo llevaba me sentía igual a las dos Coronas.

De manera, pues, que conocedor del alto precio de su secreto, Colón intentó conseguir con tesón verdaderamente extraordinario una situación de privilegio que le permitiese tener en sus manos el control perfecto del negocio de las Indias, si no el señorío absoluto de las nuevas tierras, pues éste se lo brinda a los soberanos españoles; exige con insistencia de los Reyes una plena jurisdicción vicaria de carácter permanente capaz de garantizarle su libertad de acción. De manera que el genovés, consciente de las inmensas posibilidades de la empresa atlántica que ofrecía, planteó en Santa Fe sus dos exigencias del Almirantazgo y del Virreinato, es decir, el camino y el objetivo: el camino marítimo y el objetivo continental, puesto que él habla siempre de las dos tierras firmes, y esto se recoge en las bulas pontificias que efectivamente hablan de tierras firmes, porque Colón siempre estaba insistiendo fundamentalmente en la tierra firme «de allá» y en la tierra firme «de acá». Es natural que los soberanos se resitiesen a conceder tan altos honores, dándole argumentos para fundamentar su actitud dilatoria.

Entre estos argumentos había uno de mucha fuerza: probablemente le harían ver, si no ellos directamente sí algunas de su personas más allegadas, que los cargos que solicitaba no podían otorgárselos ellos en aquel momento sino más adelante, cuando él hubiese cumplido lo que prometía, porque mientras no llevase a cabo el Descubrimiento, mientras no surcara el Océano Atlántico de orilla a orilla, y descubriera las tierras ubicadas en su ámbito, ellos no tenían posibilidad, por carecer absolutamente de jurisdicción sobre ese mar y tierras, de concederle los oficios que solicitaba. No podían los Reyes otorgar el título de Almirante del mar Océano en aquellos momentos si ellos no habían adquirido aún el señorío del mismo, y tampoco podían nombrarle virrey y gobernador de unas tierras que todavía no les pertenecían; todo lo más que podían hacer era concederle los oficios de almirante y de rey de modo condicio-

nal, supeditando su concesión al descubrimiento de las islas y tierras que les había ofrecido.

Desde todos los puntos de vista, el jurídico gozaba en este caso de absoluta primacía sobre los demás y la postura de los soberanos resultaba impecable y absolutamente correcta. Colón debió de comprenderlo así, pero su carácter receloso, desconfiado, le obligó sin duda a arbitrar una solución de emergencia para intentar asegurar contra todo evento el elevado precio impuesto a los Reyes por su negocio. ¿Quién le garantizaba a él que después de abierto el camino de las Indias, los Reyes hispanos mantendrían sus promesas de honores y mercedes, que de hecho lo convertirían en el verdadero señor de aquellos extensos dominios? Mientras él lo entregaba todo, puesto que revelaba su secreto, no recibía más que una formal promesa de futuras mercedes y recompensas. Esta postura de los círculos de la Corona española, jurídicamente correcta, debió de inquietar sobremanera a Colón, anheloso de asegurar más y más el precio de su negocio. Pero, ¿qué fórmula podría arbitrar que le permitiese salvar el escollo? La solución no podría ser otra que la expuesta por Manzano, que hemos hecho propia en líneas anteriores. Su desconfianza en el mañana le obligó a confesar la realidad de un predescubrimiento que, como ha demostrado en la extensa y voluminosa obra citada anteriormente Juan Manzano, él no había llevado a cabo, pero que, obligado por las circunstancias, se atribuía para sacar adelante sus propósitos, manteniendo en el más absoluto secreto las revelaciones que en su día le habían sido hechas por el predescubridor.

Por eso se dice en el primer capítulo del asiento de Santa Fe que sus Altezas hacen desde ahora a Cristóbal Colón su Almirante de las Mares Océanas, y el título honorífico de Don y los de Almirante y Virrey los recibía Colón el 17 de abril de 1492, no en forma condicionada, sino de manera firme, definitiva y en un documento de carácter contractual, firmado por los propios soberanos. En los próximos meses, si la expedición fracasaba, la Capitulación se convertiría en algo verdaderamente inútil, pero si las naves descubridoras lograban alcanzar la ansiada meta, el genovés podría exhibir desde el primer instante un documento oficial firmado por los Reyes, en el que éstos reconocían explícitamenteal navegante la prioridad de un descubrimiento en el que ellos iban a participar ahora con la organización de un viaje que no era exclusivamente de descubrimiento, sino de consolidación del hallazgo anterior de Colón.

La segunda hipótesis indicada la relaciona Manzano con los hijos y sucesores del primer almirante. Colón tenía forzosamente que prever la posibilidad de un desenlace funesto de su expedición en el que podía perder la vida; tal cosa muy bien pudo ocurrirles a los expedicionarios de 1492-93, el día 14 de febrero, como consecuencia de la horrible tormenta que estuvo a punto de hacer zozobrar a las dos carabelas supervivientes en la región de las Azores. Si tal cosa ocurría, y no era improbable ni mucho menos, después de haber revelado a los soberanos españoles su secreto, éstos, perfectamente informados por sus avisos e indicaciones de la situación de las islas y de la tierra firme existentes en la orilla opuesta del Atlántico, muy bien podían intentar de nuevo, con otros súbditos suyos, el descubrimiento de esa tierras reveladas por él, y dejar privados a sus hijos no sólo de la gloria de la hazaña, sino sobre todo de los inmensos beneficios que se pudieran derivar de ello. Previendo esta contingencia sin excluir la anterior hipótesis, pudo muy bien el genovés exigir a los Reyes un documento de carácter contractual en el que éstos le reconocían, explícitamente, un descubrimiento de islas y tierra firme llevado a cabo por él con anterioridad a 1492, a fin de que sus herederos pudieran contar siempre con una prueba documental completamente fidedigna de todos sus indiscutibles derechos sobre esas tierras. Al proceder así, Colón tenía bien presente lo ocurrido al piloto anónimo; este descubridor efectivo de las tierras que él ahora intentaba alcanzar había desaparecido de esta vida sin dejar rastro ninguno de su hazaña, y por eso él pudo atribuírsela sin ninguna dificultad, sin tener necesidad de hacer frente a enojosas reclamaciones.

Trece días después de la Capitulación de Santa Fe, los Reyes Católicos expidieron en Granada una carta de privilegios en la que dice textualmente lo siguiente:

> Por cuanto vos Cristóbal Colón, vais por Nuestro mandado a descubrir y ganar con ciertas fustas nuestras y con nuestras gentes ciertas islas y Tierra Firme en la Mar Océano y se espera que con el ayuda de Dios se descubrirán e ganarán algunas de las dichas islas e tierra firme de la dicha Mar Océano por vuestra mano e industria que así es cosa justa e razonable que pues os ponéis al dicho peligro por nuestro seruicio sea desde ello remunerado e queriéndoos honrar e hacer merced por lo susodicho es Nuestra Merced e voluntad que vos el dicho Cristóbal Colón después que hallades descubierto e ganado las dichas islas e tierra firme en la dicha Mar Océano o cualesquier de ellas que seades Nuestro Almirante de

> las dichas islas e tierra firme que así descubrierdes e ganardes e seades Nuestro Almirante e Bisorrey e gobernador en ellas e vos podades dende en adelante llamar e intitular Don Cristóbal Colón e así vuestros fijos e sucesores en el dicho oficio de cargo se puedan intitular e llamar Don e Almirante e bisorrey e gobernador de ellas ca Nos por esta nuestra carta desde agora para entonces vos facemos merced de los dichos oficios de almirantazgo e bisorrey e gobernador por juro de heredad para siempre jamás e os damos la posesión de ellos e de cada uno de ellos poder e autoridad para los usar e ejercer e llevar los derechos de salarios a ellos e a cada uno de ellos anexos e pertenecientes según e como dicho queda.

De la simple lectura de los párrafos transcritos se desprende que el documento de 30 de abril no es una simple confirmación, como han dicho algunos, de las Capitulaciones de Santa Fe despachadas trece días antes; no es confirmatorio de la capitulación, pues está perfectamente claro que su contenido se proyecta con un alcance muy diferente del que inspiraba el anterior. Todas las diferencias entre ambos documentos, que han sido señaladas muy agudamente por el tantas veces citado Juan Manzano, se diferencian esencialmente de que, en la Capitulación, Colón exige se le reconozcan todos, absolutamente todos, sus descubrimientos, los anteriores a 1492 y los posteriores a esa fecha. Entre los descubrimientos anteriores a 1492, se encuentran los de algunas islas y una tierra firme, pero él sabe por la carta de Toscanelli que al oeste de la isla de Cipango —para él Cipango es la futura Española, cuya existencia conoce por los protonautas— existe otra tierra firme, la de Catay y Mangi, que pretende descubrir también. Al referirse las Capitulaciones a todas las islas y tierras firmes ubicadas en la ribera opuesta del Mar Océano, los redactores, por exigencia del genovés, se ven obligados a distinguir lo que él descubra en sus viajes al servicio de los Reyes Católicos de lo que gane, en estos mismos viajes, de lo ya descubierto con anterioridad a 1492. En cambio, el Privilegio de 30 de abril se refiere no a todas las islas y las dos tierras firmes que pretende descubrir o ganar Colón, sino solamente a las tierras, a algunas islas y una tierra firme que intenta descubrir y ganar en su primera navegación. En su inicial periplo atlántico, Colón tratará de descubrir y ganar ciertas islas y tierra firme en la Mar Océana que se espera, dicen los soberanos, que con la ayuda de Dios, se descubrirán y ganarán alguna de las dichas islas y tierra firme, la del Gran Kan; en un segundo viaje intentará descubrir el resto de las tierras insulares y continentales que él sabía existían en la orilla opuesta del

Atlántico. Se trata de un problema de navegación que estudiaremos con más detención en el parágrafo siguiente.

En vista de la existencia de dos documentos, de alcance tan diferente sobre un mismo asunto, despachados ambos por la Cancillería Regia con sólo trece días de diferencia, puede pensarse que los Reyes Católicos, asesorados por técnicos y consejeros, decidieron dar marcha atrás pensando que el segundo planteamiento de la cuestión, el recogido en el Privilegio de 30 de abril, era el más correcto. De ninguna manera, dice tajantemente Juan Manzano, tanto la Capitulación como el Privilegio conservan su propia fuerza y vigor, en esta primera época y en los años siguientes, lo que ocurre es que los efectos llamados a producirse por uno y otro documento son muy diferentes. La Capitulación afectará única y exclusivamente a las dos partes interesadas, pero no surtirá efectos frente a terceros, toda vez que sus cláusulas no serán publicadas. Así vemos que el genovés es nombrado Almirante en la cláusula primera del asiento santafesino, pero de acuerdo con el nuevo enfoque del Privilegio de 30 de abril, ese mismo día se despacha una real provisión dirigida a los capitanes, maestres, patrones, contramaestres y marineros de naos y carabelas y otras gentes relacionadas con las cosas de la mar, en la que se dice

> haber nombrado a Cristóbal Colón Capitán de una armada de tres carabelas que se dirigirá a ciertas partes del Mar Océano sobre cosas muy cumplideras al servicio de Dios y Nuestro.

Hasta el 12 de octubre de 1492 el único cargo que en relación con la empresa descubridora ostenta Colón ante sus hombres, es el de Capitán Mayor de la Armada. A partir de esa fecha, de acuerdo con lo establecido en el Privilegio de 30 de abril, asumirá los títulos superiores de Almirante y Virrey y todos sus hombres tendrán que reconocérselos. La Capitulación es un documento privado de carácter contractual, cuyo contenido afecta exclusivamente a las dos partes interesadas. El original de este documento firmado por doña Isabel y don Fernando lo conservará bien guardado el descubridor en previsión de cualquier contingencia desagradable hasta el momento en que los Reyes, después de su regreso a España, le confirmen definitivamente las mercedes del Privilegio granadino. La confirmación de este privilegio tuvo lugar al regreso del primer viaje, el 28 de mayo de 1493, y en él nuevamente los Reyes es-

pañoles reconocen a su Almirante el predescubrimiento de una tierra firme, como expresa perfectamente siguiendo el documento palabra por palabra, prácticamente, el citado gran colombinista don Juan Manzano y Manzano.

De los dos documentos colombinos del año 1492, el único que fue confirmado por los monarcas a petición del interesado al regresar del primer viaje en mayo de 1493 fue el Privilegio de concesión de los Oficios. La Capitulación conservó toda su fuerza y vigor en los años siguientes; buena prueba de ello es que cuatro años después, en 1497, cuando el Almirante lo juzgó necesario, doña Isabel y don Fernando le ratificaron sin ninguna dificultad el asiento o contrato de los cinco capítulos, tres de los cuales, los referentes a los derechos del diezmo y de los ochavos y a los pleitos surgidos dentro de los límites del Almirantazgo, no estaban comprendidos en el Privilegio. Se puede suponer que, en mayo de 1493, Colón no juzgó necesario que los Reyes le confirmaran la Capitulación; concertada anteriormente con ellos, en cambio, se apresuró a pedirles en esa fecha la ratificación del Privilegio, muy probablemente porque éste no tenía carácter contractual sino de simple merced. Contenía una novedad fundamental para él, no recogida en la Capitulación: la concesión del oficio de Virrey Gobernador por juro de heredad, transmisible a sus herederos.

Lo que sí se puede asegurar es que este último documento, después de su confirmación por los monarcas, gozó de la máxima estimación por parte de toda la familia Colón. Ello se puede comprobar, según hemos visto, en el Libro de los Privilegios colombinos llamado *Códice de Veragua,* el cual, en opinión de Muro Orejón, sirvió como prueba documental en los pleitos entre la Corona y los Colón. En este importante Códice, el más antiguo de los conservados hasta la fecha, el Privilegio de 30 de abril figura encabezado por su propietario con este expresivo título: «Capitulación hecha antes de ir a descubrir las Indias», y al frente de la confirmación de 28 de mayo de 1493, este otro no menos significativo que el anterior: «Después de haberse descubierto, confirmación de lo capitulado». Para el genovés, en todo lo concerniente a sus oficios de Almirante y Virrey Gobernador, el Privilegio de 30 de abril tenía, después de su confirmación por los monarcas, el valor de una capitulación. La opinión de Don Cristóbal sobre el gran valor del Privilegio rodado la compartirán sus hijos, fundamentalmente Hernando Colón. Al redac-

tar la vida de su padre, el único documento que insertó íntegramente en su obra fue el Privilegio de 30 de abril y su confirmación del año siguiente.

El Descubrimiento del Nuevo Mundo: de Colón a Elcano

Obviamente, no vamos a plantearnos el estudio pormenorizado del Descubrimiento del Nuevo Mundo, no solamente porque se estudia en sus diversos aspectos en otros volúmenes de esta colección, sino también, sobre todo, porque no es ése el objetivo principal que tiene este libro, insisto, en el que hemos de ver el sentido y el significado de la Mar Océana en el Descubrimiento del Nuevo Mundo, y lo primero que hemos de destacar fundamentalmente, a mi entender, es que el Descubrimiento del Nuevo Mundo no puede de ningún modo reducirse exclusivamente al descubrimiento llevado a cabo por Cristóbal Colón en su viaje de 1492, sino que se trata de un proceso histórico, que ha sido estudiado como tal por diversos historiadores y que, para mí, abarca fundamentalmente desde la primera manifestación que en política internacional recoge la proyección oceánica con el Tratado de Alcaçovas, ratificado en Toledo en 1480. Desde 1480, por consiguiente, con toda la empresa subsiguiente e inmediata de la conquista y colonización de las islas Canarias, hasta el momento en que se produjo la gran cristalización cartográfica efectiva del continente americano como un Nuevo Mundo, la *Quarta Orbis Pars,* lo cual tiene lugar desde el punto de vista cartográfico en las series de los Ribeiro, cartógrafos al servicio de la Casa de Contratación de Sevilla, última de cuyas cartas está fechada en el año 1530. El proceso histórico, por consiguiente, va desde 1480 hasta 1530 y abarca dos generaciones históricas, la generación de 1480 a 1505 y la generación de 1505 a 1530. Éste es el ámbito cronológico fundamental y temporal del Descubrimiento.

¿Qué es lo que se produce en ese ámbito temporal y cronológico? Evidentemente, y sin ninguna duda, el conocimiento de un Nuevo Mundo, lo cual no es la idea colombina que afirmaba que se trataba de islas asiáticas, sino que es otro continente, una nueva realidad geográfica que, poco a poco, va surgiendo en el conocimiento arriesgado y experimental de esas dos generaciones. Desde el mar y fundamentalmente a través del mar, ha sido posible conocer y trasladar cartográficamente al conoci-

miento de todo el mundo la realidad geográfica en la etapa señalada.

El 3 de agosto de 1492 la armada española, bajo la capitanía de Colón, abandonaba el puerto de Palos. El Privilegio de los Reyes, de 30 de abril de 1492, precisaba los objetivos de este viaje aunque veladamente:

> Vos Cristóbal Colón vades por Nuestro mandato a descobrir e ganar con ciertas fustas e con nuestras gentes ciertas islas e tierra firme en la Mar Oceana y se espera que con la ayuda de Dios se descubriran e ganaran algunas de las dichas islas e tierra firme en la dicha Mar Oceana por vuestra mano e industria.

Aparte de la travesía y el descubrimiento de la ruta, el intento era descubrir ciertas islas y una de las dos tierras firmes que el genovés sabía que existían, la de Toscanelli, que era Asia, es decir, Catay y Cipango, y la Tierra Firme «de acá», que era la que le había revelado el piloto desconocido.

Tal como se recoge en los tres grandes historiadores más próximos a los hechos, Gonzalo Fernández de Oviedo, Francisco López de Gómara y Fray Bartolomé de las Casas, y con mayor ambigüedad en el biógrafo de su padre, Hernando Colón, el perfil de la cuestión consiste en la navegación previa a la colombina de un piloto de nacionalidad española y de nombre y lugar de nacimiento desconocido que, navegando por el Mar Tenebroso, llegó arrastrado por fuertes tormentas, vientos y corrientes a los parajes a los que intentaba llegar en 1492 Colón, descubriendo algunas islas y avistando una masa continental. En su viaje de regreso hacia la Península Ibérica, este protonauta llegó, con su navío maltrecho y la tripulación diezmada, a una de las islas atlánticas portuguesas, probablemente Madera, donde encontró a Colón, en cuyos brazos murió, haciéndole antes el relato de su hallazgo y entregándole datos y cartas, sobre los cuales el genovés levantó su proyecto.

Respecto a aquellos dos objetivos señalados en el Privilegio, disponemos de referencias concretas del propio Colón en su diario de a bordo, que ha llegado hasta nosotros extractado por Las Casas. En relación con las islas, el 3 de octubre de 1492: «No se quiso detener barloventeando en estos días que veían tantas señales de tierra aunque tenía noticias de ciertas islas en aquella comarca pues su fin era pasar las Indias»; y al referirse más adelante a esas islas en las que no se quiso detener, insiste «que por muchas personas hace días había noticias» res-

pecto a la tierra firme cuando el 2 de noviembre navegaba por la costa norte de Cuba, creyendo que era tierra firme, de lo que se retractaría posteriormente, perteneciente al Catay. Envió a Rodrigo de Jerez y a Luis de Torres, judío converso este último, que llevaba como intérprete, dándole instrucción de que preguntase por el rey de aquella tierra y que «supiesen de ciertas provincias y puertos y ríos de que el Almirante tenía noticia, y cuánto distaban de allí». El propósito de Colón era en este viaje alcanzar el Cipango y el archipiélago entre ésta y las que fueron entrada en el segundo viaje, las futuras Dominica y Guadalupe. La orden real era no descender al sur del paralelo 28°, que era el de las Canarias, con objeto de respetar escrupulosamente lo pactado con Portugal en Alcaçovas.

En su primer viaje Colón cumple lo pactado con la Corona, y la Corona inmediatamente afianza el señorío atlántico. Aunque era automática la confirmación de los oficios colombinos por parte de los monarcas, los Reyes confirmaron el privilegio de concesión de los oficios colombinos el 28 de mayo de 1493; pero ahora ya se ha adquirido un compromiso y una responsabilidad que afecta al Reino entero. Resulta necesario proveer una serie de disposiciones que aseguren incuestionablemente el control de la empresa y sus derivaciones tanto nacionales como internacionales.

Sin duda España entera desde Ayamonte a Barcelona y desde Sevilla a Bilbao, desde La Coruña hasta Valencia, celebró con un estallido de entusiasmo el triunfo del puñado de españoles representativos de toda España que acompañaron al genovés.

Éste, al iniciar su expedición, era un «quidam» como dijo Pedro Mártir de Anglería, pero volvía convertido en Almirante de la Mar Océana, Virrey y Gobernador de las islas y tierra firme y casi podríamos decir «socio» de los Reyes. Pero al convertirse la empresa en una obra nacional, resulta absolutamente necesario prevenir y propiciar el éxito, transferir al reino lo que era de Sus Altezas y dotarse de las armas jurídicas y espirituales necesarias para hacer frente a la inevitable controversia, a las intrigas y las pujas de otras naciones y reinos. Un rey tan inteligente y prudente como don Fernando tenía que contar con la experiencia portuguesa de Guinea, el Tratado de Alcaçovas, la rivalidad de Portugal, la intervención de la Santa Sede, la envidia de naciones europeas como Francia e Inglaterra, a las que se les había ofrecido el proyecto y lo habían rechazado, los intentos desacreditadores de las repú-

blicas comerciales renacentistas italianas, sobre todo como consecuencia de la intervención decisiva que la Corona española tuvo en la realización de la empresa. Era preciso, por último, crear una delegación regia que centralizase todo lo referente a las cuestiones indianas, relaciones con Colón, impulso y preparación de otros viajes.

Todo ello responde al característico ordenamiento de la Corona como un Estado moderno y desde luego a la perspicaz visión política de don Fernando, a quien, con agudeza impar, titulará el jesuita Baltasar Gracián en *El Héroe*, después de estudiar durante más de veinte años su genial figura política, «último Rey de Aragón, primer Rey del Nuevo Mundo». Esta nacionalización de la empresa tuvo como manifestación más evidente la designación de un ministro, persona de la absoluta confianza de los Reyes, para que uniese en él todos los asuntos indianos: se trata de don Juan Rodríguez de Fonseca, hijo de don Fernando de Fonseca y Ulloa y de su segunda esposa doña Teresa de Ayala. La carrera de ascenso de Rodríguez de Fonseca ya no se habrá de interrumpir; de canónigo de la catedral de Sevilla y deán de la misma pasará a ser, sucesivamente, Obispo de Badajoz y Obispo de Córdoba; también lo será en 1595 de Palencia y el rey don Fernando le propone en 1514 para ocupar la mitra de Burgos, librando para conseguirlo una gran batalla diplomática con el Papa Julio II, cuyo candidato era el Cardenal de Oristán.

Este ministro o comisario regio marca, por una parte, debido a su proximidad a los Reyes, la continuidad de las Indias como algo perteneciente a los bienes gananciales de los Monarcas y, por otra, la línea específica de nacionalización de la empresa que es la que va a producir el choque con el patrimonialismo, en el cual inspiraba fundamentalmente Cristóbal Colón sus pretendidos derechos. El segundo y tercer viaje enviados por la Corona bajo el mando del Almirante se efectuaron bajo el signo de la internacionalización de la empresa, que dejó apreciar aspectos geográficos, científicos, antropológicos, políticos y misioneros nuevos. España se convirtió en adelantada de Occidente y, en la misma bula *Inter Coetera,* el Pontífice lo declara solemnemente:

> Nos por nuestra mera liberalidad y a ciencia cierta con la plenitud de la potestad apostólica, os donamos, concedemos y asignamos todas las islas y tierra firme descubiertas y por descubrir, halladas y por hallar hacia el Occidente y Mediodía... hacia la India o hacia cualquier otra parte...

que por otro Rey o príncipe cristiano no estuviesen actualmente poseídas.

Bajo las fórmulas diplomáticas es fácil apreciar la filosofía de uno de los fundamentos del humanismo español sobre el cual es necesario insistir, porque constituye, a mi entender, la base esencial que hizo posible que una nación económicamente mal dotada y técnicamente a un nivel gremial avanzado aunque poco consistente, pudiese superar la conciencia de novedad propia de una época de cambio, inserta en el sentido del Descubrimiento, y además poner los cimientos y construir los pilares sustentadores de una monarquía universal mediante la elaboración del primer Estado nacional moderno del mundo.

La única explicación posible para explicar esta cuestión radica en que en esa España pobre, técnica y demográficamente hablando, existió efectivamente un humanismo cohesionador importante, que dio la pauta fundamental al proceso del Descubrimiento y que, además, a través del Atlántico va a pasar íntegramente al Nuevo Mundo. Esa coherencia de base cultural, cuyo máximo contenido fue el humanismo, se centra por una parte en su relación con la cuna italiana a través de la Corona de Aragón, firmemente establecida en la Península mediterránea desde 1458, originando una poderosa corriente de influencia mutua. Por otra parte, la participación española en la política centro-europea supuso la inevitable y decisiva entrada en las guerras de religión, al final de las cuales España quedó reducida a potencia de segundo rango. En tercer lugar, la relación dinástica peninsular con Flandes explica que España se convirtiese en centro europeo principal del erasmismo, vivero de los tardíos ideales caballerescos. Por último, la España de la doble frontera con el mundo árabe y el mundo hebreo constituyó un formidable campo de experiencias intelectuales en todos los campos del saber.

Desde 1492, a estas cuatro fronteras culturales vino a unirse la novedad de la frontera atlántica, que dio como resultado último la incorporación al planeta de un mundo continental nuevo cuya longitud y anchura es prácticamente delineada entre 1519 y 1555; es decir, inmediatamente después de descubrirlo como un continente distinto de Asia. Esos frentes culturales actuaron con inmensa eficacia sobre la cultura ibérica en general y la literatura en particular. El Cardenal Cisneros reunió en Alcalá de Henares, en la Universidad que fundó, un formidable equipo de humanistas y escrituristas que fijaron el texto de la Biblia en grie-

go, latín, hebreo y caldeo, imprimiéndose la Biblia Políglota Complutense en la misma ciudad de la Universidad humanista. En 1508 se concluyeron las obras de la Universidad Complutense, en la que su núcleo principal era la teología, pero se partía de que las artes liberales facilitaban el ingreso a estudiantes teológicos y bíblicos, con lo cual se abría un importante portillo a las humanidades; en cambio no se favorecían los estudios jurídicos, razón por la cual éstos se desarrollaron específicamente en la Universidad de Valladolid, al socaire de la Chancillería de la mitad septentrional del reino, como la de Granada fue básica, desde 1505, para la mitad meridional. En consecuencia, con la renovación de los estudios universitarios y el decidido apoyo de la Corona, se arraigaron en España humanistas italianos como Lucio Marineo Sículo, Pietro Mártir de Anglería o Fray Pietro Gentile. La rápida aparición de un humanismo español cuya extensión y variedad han sido detenidamente estudiadas, hizo innecesario reiterar la importación de italianos. Los nombres españoles son de gran importancia: Elio Antonio de Nebrija, o Juan Luis Vives, nacido en Valencia en 1492; la lista es muy amplia, elaborada por C. G. Noreña en 1975. Humanistas que viven, mueren y publican en España y de donde van a surgir figuras de la importancia del burgalés Francisco de Vitoria, fundador del Derecho Internacional; o los teólogos Domingo de Soto y Melchor Cano; traductores como Pedro Simón Abril o Hernán Pérez de Oliva; filósofos neoplatónicos como Sebastián Fox Morcillo; latinistas y humanistas de la talla de Juan Ginés de Sepúlveda; erasmistas como Alonso Fernández de Madrid, o los hermanos Alfonso y Juan de Valdés, por citar sólo a los más destacados.

En ese ambiente no puede extrañar que surgiese rápidamente la crítica que trataba de imponerse sobre la empecinada idea mantenida tercamente por Colón: los viajes se realizaban a territorios asiáticos y esto es efectivamente lo que el Almirante trata a toda costa de demostrar en su tercero y cuarto viajes. El objetivo principal del segundo viaje era tratar de alcanzar las dos tierras firmes a partir de la base establecida en la isla Española. Así lo dice claramente Colón en la carta que escribió a Luis de Santángel, el 15 de febrero de 1493, en la cual se delinea un doble primer objetivo: geográfico, relativo a las dos masas continentales; económico, establecimiento de una factoría para comercial en régimen de monopolio con el Oriente. Ésta es la idea colombina: en su primera navegación creía haber llegado al fin del Oriente y en su diario extractado por Las Casas lo afirma reiteradamente. En las Azores, durante el

tornaviaje de la primera navegación, cuando pugnaba con las autoridades portuguesas de la isla de Santa María porque habían detenido a parte de su gente, le dijo al gobernador donatario de aquella isla que él era además de Almirante del Océano «Vicerrey de las islas que agora eran de Sus Altezas»; ello demuestra su absoluto convencimiento de que había llegado a las Indias Orientales. Este convencimiento de Colón fue lo que puso en marcha la pesada maquinaria diplomática y política portuguesa, que durante quince meses fue una auténtica pesadilla hasta la firma del Tratado de Tordesillas (7 de junio de 1494). Fue también aquella entrevista el comienzo de una competencia entre las Coronas de Castilla y Portugal para ver quién llegaba antes y adquiría, para sí primero y para su Corona después, aquella riquísima y fabulosa región llena de riquezas. Este objetivo explica la prisa de los Reyes Católicos en que partiese cuanto antes la nueva expedición, que tenía por consiguiente un objetivo político: descubrir la Tierra Firme de la India antes que los portugueses.

Precisamente durante la segunda navegación, con motivo del asentamiento de las primeras normativas de gobierno para el ordenamiento de la vida social en la isla Española, surgieron las primeras controversias y se manifestaron los primeros descontentos respecto a Colón y sus creencias. La llegada a la Española del hermano del Almirante, Bartolomé Colón, complicó considerablemente las cosas; debió de presentarse en España después de su periplo por las Cortes europeas ofreciendo el proyecto de su hermano a finales de 1493, cuando ya Cristóbal había partido para su segunda navegación a las Indias, a la que nos hemos referido inmediatamente antes. Encontró en Sevilla las instrucciones que le dejó el Almirante y reuniendo a sus dos sobrinos Diego y Hernando emprendió camino a la Corte, que a comienzos de 1494 se encontraba en Valladolid, para que ambos niños entrasen a servir como pajes del Príncipe don Juan, merced concedida por doña Isabel y en cuya virtud se produjo la legitimación de Hernando. Los Reyes recibieron amablemente a Bartolomé, nombrándole Capitán de la flota de socorro que había de partir para las Indias, y entregándole Rodríguez de Fonseca cincuenta mil maravedíes para el apresto de la flota.

Llegó Bartolomé a Isabela el 24 de junio de 1494, cuando todavía no había vuelto el Almirante de su exploración para la búsqueda de la tierra firme de Asia, de la que no regresó hasta el 29 de septiembre. Si ya resultaba duro para los españoles acatar las órdenes de un extranjero

al cual se le había añadido otro, resultó intolerable la presencia de un tercer Colón, que en este caso se caracterizaba por su dureza de carácter. El descontento entre los componentes del grupo fundador de Isabela tuvo como principal personaje a Bernal de Pisa. De un modo general, escribía el Almirante en el memorial que mandó a España con Antonio de Torres: «diréis a sus Altezas tocante a la paz e sosiego e concordia de los que acá están y que para las cosas del servicio de sus Altezas escojan tales personas que non se tenga recelo de ellas y que miren más a lo porque se envían que no a sus propios intereses», y recomienda que Torres les explique más pormenorizadamente el tema referente a un conato de sublevación que tuvo como principal personaje a Bernal de Pisa, Alguacil de Corte, que en el viaje había ido como contador de los Reyes.

Más grave fue el caso de Mosén Pedro Margarit, de ascendencia catalana, que había servido a los Reyes como contino desde 1478; se distinguió en la guerra de Granada, concediéndole el Rey importantes mercedes, lo que le convirtió en caballero militar de gran relevancia social. Siendo persona muy distinguida por el Almirante y citado con mucho elogio por Las Casas, no tardó el Almirante en utilizar las muchas cualidades de Margarit, confiándole el mando de la fortaleza de Santo Tomás, dejándole como capitán de trescientos sesenta soldados y catorce jinetes con la misión de someter la región de Cibao. Cuando Colón emprende su viaje en demanda de la Tierra Firme del Catay, instituyó un Consejo de Gobierno del cual formaban parte Margarit y el padre Fray Bernardo Boyl. Era éste, catalán de Tarragona, hombre de extraordinaria santidad y endurecido como ermitaño que había prestado grandes servicios a la Casa Real Aragonesa y los Reyes había pensado en él para dirigir la evangelización indiana, recomendándole al efecto al Santo Padre, quien escribió la bula otorgando la oportuna licencia apostólica, el 25 de junio de 1493.

El alto significado social y religioso de Margarit y de Boyl hizo que el abandono de la isla y su regreso a España con otros «pincipales» resultase altamente significativo respecto a la formación de una opinión pública española absolutamente contraria al Almirante o cuando menos a sus métodos. Naturalmente, Hernando Colón en el relato de los hechos es sumamente acusatorio, aunque a Fray Bernardo Boyl no le cita, contra Mosén Pedro Margarit. Según él, Margarit desobedeció las instrucciones que le había dejado el Almirante para someter la comarca del Ci-

bao, de la que se prometían grandes provechos auríferos. En España, el descontento contra Colón había aumentado considerablemente, llegando hasta el trono y, aunque al principio los Reyes no dieron excesivo crédito a las quejas, la calidad de las personas fue tal que comenzó a erosionarse el prestigio de Colón. El año 1495 no sería tan favorable para la buena fama del almirante, y el ambiente de la Corte cambió hacia un recelo cada vez más acentuado. Margarit y Boyl llegaron a España en noviembre de 1494; pocos días después ordenan los Reyes a Rodríguez de Fonseca que fuese a la Corte, y le indican que el padre Boyl se presentase ante ellos.

¿Qué es lo que Margarit y Boyl propagaron en la Corte? Nadie puede negar que no introdujeron alguna exageración en las acusaciones que formulan. La isla era un feudo de los Colón, que monopolizaban el gobierno; los cargos de importancia los daban a sus amigos incondicionales. El hambre, las enfermedades y las tiranías de unos extranjeros eran la recompensa a los esfuerzos derrochados por los españoles. Colón carecía de norma alguna de gobierno, lo desarrollaba desordenada y arbitrariamente, fundaba poblaciones en lugares inhóspitos, se mostraba duro y cruel con los españoles y con los indígenas sin consideración alguna para los hidalgos que colonizaban aquellas tierras vírgenes. En la Española también se produjo una considerable crisis interna entre los españoles, que se diseminan por toda la isla. Se produce una sublevación general de los indios unidos a los caciques más poderosos para atacar a los cristianos, y cuando regresó el Almirante de su viaje a Paria ordenó un ejemplar castigo para algún cacique y el apresamiento de unos mil seiscientos indios, de los cuales enviaron a España unos seiscientos en la armada de Antonio de Torres, que partía nuevamente para la Península el 24 de febrero de 1495.

En la Española la rebelión de los indígenas había llegado a un extremo que exigía el restablecimiento de la autoridad. En aquella situación se va a producir el deterioro de la imagen de Cristóbal Colón como gobernante, si bien matuvo absolutamente la fama de gran navegante. El 11 de junio de 1496 desembarcó Colón en Cádiz con el ferviente deseo de una rápida entrevista con los Reyes que le permitiera deshacer las acusaciones formuladas contra él. Fue entonces cuando se va a dirigir a Burgos, donde estaban los Reyes con motivo del matrimonio del príncipe don Juan. Allí mantuvo un contacto con los Reyes de algunos meses, en los cuales se va a rehabilitar el nombre de Colón, de modo

que nuevamente los Reyes van a ofrecerle su confianza y protección. Pero las ideas cosmográficas de Colón no ceden ni un ápice en lo que constituía «su» creencia. Cree que ha llegado al extremo oriental del *Orbis Terrarum* y lo afirma tajantemente sobre todo después de la culminación de su tercer viaje, que, en realidad, no más que la continuación de los objetivos geográficos y cosmográficos que habían establecido en el segundo.

¿Qué respuestas tuvo la creencia colombina? Por parte de la Corona, la de tratar de asegurar el dominio mediante el establecimiento de unos derechos indiscutibles traducidos en la realización de una fundación inicial que asegurase la soberanía, lo cual se superpuso al interés del conocimiento geográfico y científico. Por sugerencia de la Corona, las tierras descubiertas se nombran bajo un alto grado de indeterminación. Para no dejar marginada ninguna posibilidad, se usa la expresión de partes occidentales. Así pues, tanto por prudencia política cuanto por precisión jurídica, la Corona carecía de seguridad respecto a las afirmaciones de Colón, manteniendo una duda cautelar. La reacción científica también fue de duda: teóricos como Tribaldo de Rossi, Pietro Dolfin, Pietro Parenti, Rolando Malipiero, Lucas Fancelli, Batista Fregoso o Aníbal Cenaro, siguen las dudas de los humanistas españoles y no conceden crédito incondicional a un hecho cuyas premisas eran discutibles. La opinión la explica muy bien Pedro Mártir de Anglería, quien estima que el viaje colombino fue una feliz hazaña, no por haber alcanzado el otro extremo de la isla de la tierra, sino porque a partir de ella se empezaba a tener conocimiento de la parte del planeta comprendida entre el Áureo Chersoneso (actual provincia de Malaca) y la Península Ibérica. En una carta al Arzobispo de Braga (Barcelona, 1 de octubre de 1493) vuelve a insistir en la importancia de llegar a conocer la ignota mitad de la tierra, pero estima inaceptable la creencia de Colón porque «la magnitud de la esfera parece indicar lo contrario», es decir, porque, a su juicio, la distancia recorrida es insuficiente para haber alcanzado el extremo oriental del *Orbis Terrarum,* si bien tampoco lo niega tajantemente, pues sabe que muchos opinan que las costas asiáticas están muy próximas a las europeas, como Séneca y Aristóteles, lo que quizá haga estar en lo justo a Colón.

Ya en las *Décadas* consideraba desacertada la idea de que la Española fuese el Ofir mencionado en la Biblia, y opina que las tierras halladas por Colón quizá podrían ser las Antillas y otras adyacentes, quizá

un archipiélago atlántico que nada tuviese que ver con las regiones asiáticas. En su carta del 1 de noviembre de 1493 al cardenal Ascanio Sforza utilizó por primera vez la expresión *Novus Orbis*, en la que al insistir sobre el calificativo de nuevo lo hacía como fórmula adecuada respecto a algo de lo que no se tenía conocimiento previo, mientras que orbe suponía una sustantivación moral, aunque sin prejuzgar si formaban parte de algo distinto al *Orbis Terrarum* o si era, tal como creía Colón, una parte de éste.

Por su parte los españoles no estaban de acuerdo con el sistema de explotación y gobernación, encarnado por Cristóbal Colón al modo oriental mediante el sistema de factoría. Tampoco concordaban con la reducción de los indígenas a la esclavitud o a su venta como tales, y se empeñaban en el establecimiento de fórmulas occidentales: básicamente, posesión de la tierra o, en todo caso, explotación directa de los recursos naturales por medio del comercio. Su interés no radica tanto en problemas ontológicos relativos al ser de la realidad americana, cuanto más específicamente a cuestiones sociales y de convivencia más acordes a su tradición, que se ajusta a dos tendencias: la de la presura u ocupación de la tierra, y la de la colonización y repoblación bajo la dirección de la Monarquía y el inmediato gobierno de sistemas municipales y concejos de vecinos. Este sistema democrático occidental ni concordaba con el autoritarismo incontestable y de incomunicación con la opinión pública característico de Colón, ni mucho menos con la condición de extranjero de éste, pero cuenta también en esta sociedad la tradición marinera, mucho más importante de lo que se piensa, esencialmente basada en la práctica.

Desde el primer viaje colombino hasta 1500, los marinos españoles aumentan considerablemente su aprendizaje hasta convertirse en los mejores expertos en la navegación transatlántica, como en efecto se comprueba en la serie de viajes que siguieron a los de Colón, entre los cuales destacan por su importancia los de Vicente Yáñez Pinzón, que, poco a poco, fueron delineando una realidad geográfica que confirma los contornos de un Nuevo Mundo. Las ideas de los marinos españoles alcanzan su culminación cuando el rey don Fernando, tras la Junta de Navegantes celebrada en Toro y en Burgos (1505 y 1508 respectivamente), decidió la creación del cargo de Piloto Mayor y la fundación en la Casa de la Contratación, establecida en 1503, de una verdadera universidad de navegantes, una de cuyas misiones fue la elaboración de un Padrón

Real, es decir, una gran carta donde se iban incorporando dentro de las coordenadas geo-matemáticas, entonces utilizadas, las noticias sobre las tierras que al calor del Descubrimiento iban emergiendo hasta constituir la *Quarta Orbis Pars,* que venía a romper la ceguera tenazmente sostenida de la exclusiva existencia de tres partes componentes de la tierra.

Sobre Colón, pues, pesó una exigencia manifestada en la solicitud de pruebas acerca de la pertenencia de las tierras que había descubierto al extremo oriental de *Orbis Terrarum,* es decir, ajustando su creencia a datos empíricos y diferenciando lo que era islas de lo que en realidad fuese tierra firme o continente; esta exigencia se fundamentaba en indicios de los que solamente uno era inequívoco, la existencia del paso marítimo que utilizó Marco Polo en su viaje de regreso a Europa desde la tierra del Gran Kan, punto meridional donde concluía la costa oriental de Asia y unían sus aguas el Atlántico y el Índico. Si todo esto podía demostrarse, las afirmaciones de Colón se convertirían en verdades comprobadas.

El segundo viaje de Colón, desde los puntos de vista político y comercial, originó grandes desengaños. Ni los indígenas eran los fieles vasallos que había dicho, ni el oro y las riquezas aparecían por ninguna parte; hambres, calamidades y enfermedades originaron un descontento general que se tradujo en una hostilidad abierta contra el Almirante y un desprestigio considerable de la empresa. Colón tuvo que falsear la Tierra Firme de allá y ocultó el descubrimiento de la Tierra Firme de acá y las perlas de Paria a los Reyes, quienes, ante las informaciones que recibían contra Colón y la empresa, decidieron el envío de un comisionado para que les informase. Los Monarcas reotorgaron su gracia real en Burgos al genovés, pero se dieron perfectamente cuenta de que el carácter, nepotismo y extranjería de Colón eran un tremendo foco de discordia y que el genovés no era hombre para confiarle asuntos de administración y gobierno. También se comprendió que era necesario modificar el régimen inicial de monopolio, abriendo un régimen de libertad de navegación y comercio; ello supuso una considerable aceleración del proceso descubridor. En cambio, el segundo viaje fue geográficamente muy fructífero, como ya sabemos; cuando volvió a España nadie sabía de fijo respecto a la existencia de un continente que pudiese compararse al extremo oriental del *Orbis Terrarum.* La presunción de una gran masa continental adquiere consistencia, pero la mantuvo en la mente como clave de la gran masa continental austral. Al tiempo, la aparición

de esta gran masa continental austral sembró la confusión a lo supuesto, e impuso en el primer plano de la cuestión la localización del paso marítimo que daba acceso al Océano Índico. Por ello tuvo que demorar la elaboración de conclusiones hasta la realización del tercer viaje, que le planteó un dilema que expresó a los Reyes cuando navegaba hacia la Española tras recorrer, complementariamente, la región del golfo de Paria: o aquella tierra de donde venía es «gran Tierra Firme», o es «donde está el paraíso terrenal, que, según opinión común, está en fin del Oriente».

En efecto, la afirmación en la mente colombina del fin del Oriente, basándose en la existencia del paraíso terrenal, le proporciona la prueba que él deseaba, pues, según las autoridades en la materia, en el paraíso terrenal existía una fuente de donde procedían los cuatro grandes ríos del *Orbis Terrarum* y, lógicamente, el golfo de Agua Dulce tendría el mismo origen, por lo cual podía inferirse que aquel punto era el fin del Oriente, la confirmación de haber alcanzado su objetivo. Tenía necesidad urgente de demostrar tal cuestión, puesto que los territorios de Paria eran tierra firme continental, y lo había confirmado en el segundo viaje, en la expedición de 1494-1495, que conocemos a través de la exhaustiva e importante investigación del profesor Juan Manzano. A partir de 1494 comenzó a operarse un lento cambio en la concepción de las ideas cosmográficas, que aportan datos de primera importancia respecto al conocimiento de la realidad del continente americano. Si se suponía una continuidad entre los litorales atlánticos de Asia y los de Paria, el esquema geográfico hecho público por Colón para explicar sus hallazgos exteriores era insostenible.

Existía, sin embargo, el secreto de Colón, la revelación que había recibido del piloto desconocido y que tanta había coincidido en los hallazgos colombinos, según ha demostrado en su exhaustiva investigación el profesor Manzano. Conjugaba la indicación de esos datos respecto a la Tierra Firme de allá y la Tierra Firme de acá, es decir, postuló la independencia de Asia y Paria como obligada consecuencia de su esquema anterior y no como resultado de la observación de datos empíricos. Como dice O'Gorman muy acertadamente, afirmó la existencia de un Nuevo Mundo como una suposición *a priori*, pues lo que de verdad le interesaba afirmar era la existencia de aquel paso marítimo al Océano Índico del que dependía la prueba de su creencia fundamental: haber alcanzado en su primer viaje el extremo oriental del *Orbis Terrarum*. Con

ello sin embargo se enfrentaba a la dogmática que rechazaba la posibilidad de que mundos distintos se alojasen en el globo terráqueo; tal osadía tuvo una defensa: su empecinamiento en localizar el paraíso terrenal en esa tierra que resultaba ser un Nuevo Mundo, porque el paraíso terrenal era precisamente parte del mundo que Dios había asignado al hombre para vivir en él. Al estar alojado el paraíso terrenal en el Nuevo Mundo, se cancelaba el concepto de *nuevo* para convertirlo, precisamente, en el más antiguo del mundo, de manera que el «Nuevo Mundo» intuido por Colón no era propiamente eso, sino una parte del mismo *Orbis Terrarum.*

Era interesante la teoría colombina porque supuso una aproximación crítica respecto a la antigua concepción del mundo, pero resultó inaceptable por dos razones: primero, porque la teoría de la ubicación del paraíso terrenal donde Colón pretendía era un disparate científico, como puso de relieve Pedro Mártir de Anglería; en segundo lugar, porque la idea de separar dos masas de tierra, obligando a admitir un Nuevo Mundo, no resultaba imprescindible ni necesaria para explicar los hechos puestos de manifiesto hasta entonces.

En 1499, la Corona autorizó y se realizaron en rápida sucesión una serie de viajes: Ojeda, Guerra, Pero Alonso Niño, Vicente Yáñez Pinzón, Diego de Lepe, Vélez de Mendoza, Rodrigo de Bastidas, entre 1499 y septiembre de 1502. El conjunto de estas exploraciones puso de manifiesto la realidad geográfica del extenso litoral que ahora conocemos como la costa atlántica septentrional de América del Sur, desde el golfo de Darién, constituido por las costas de Panamá y Colombia hasta el cabo extremo oriental del Brasil. Al no prolongarse más allá de los dos puntos extremos indicados, no pudo establecerse la continuidad de ese litoral con las costas reconocidas de la parte norte, ni tampoco podía saberse cuál era la dirección en que corría la costa más allá de los dos extremos ya citados.

Desde luego quedó confirmada la conjetura que hiciera Colón acerca de la existencia de una masa de tierra continental que se adentraba en el hemisferio austral. Como no llegó a saberse que esta masa de tierra continental estuviese unida a otra masa de tierra firme septentrional, la posibilidad de la existencia de un paso hacia el Océano Índico permanecía latente. Igualmente, al no prolongarse el conocimiento geográfico más allá del golfo de Darién, podía suponerse que más allá la costa doblaría hacia el Poniente, lo que permitía confirmar los diseños car-

tográficos de Martín de Jain y de Enrico Martelus en su planisferio (1489-1492), y, en consecuencia, el continente meridional no era un Nuevo Mundo separado y distinto del *Orbis Terrarum,* sino Asia, lo cual, en definitiva, confirmaba la primitiva tesis colombina. Pero se enfrentan dos hipótesis: la que supone que la Tierra Firme norteña es el extremo oriental del *Orbis Terrarum* y entiende que la masa del Hemisferio sur es un orbe distinto, Nuevo Mundo. Esta hipótesis tiene como componente fijo la posible existencia entre ambas masas continentales de un canal o paso al Océano Índico. La segunda hipótesis consiste en afirmar que las dos masas de tierra firme son continuas, identificándolo con el extremo oriental del *Orbis Terrarum;* al sur de esta masa continental se suponía estaría el paso al Océano Índico que había empleado Marco Polo para su regreso a Asia. En cualquier caso, en ambas hipótesis persiste la idea de Asia, núcleo básico de la creencia colombina.

La cartografía de esta época ilumina el dilema de un modo sumamente interesante. El importante *Mapa Mundi* de Juan de la Cosa (1500) constituye la manifestación cartográfica de la duda existente en aquella época. Presenta como costa continua desde los descubrimientos septentrionales de los ingleses hasta el cabo extremo oriental de lo que hoy conocemos como Brasil; a partir de éste, dibuja una costa hipotética que se dirige hacia el oeste, aceptando así la idea de que el continente austral era parte meridional del continente asiático. Sin embargo, el litoral continuo lo interrumpió con una imagen de San Cristóbal, precisamente en el lugar donde según Colón estaría el estrecho paso hacia el Océano Índico.

Para intentar localizarlo, llevó a efecto Colón su cuarto viaje. Pero lo decisivo de esta etapa consiste en la libertad de navegación, la quiebra del monopolio que los Reyes habían concedido a Colón, en virtud de la promulgación del sistema de licencias y capitulaciones, lo que indica, ya claramente, la voluntad de incorporar el Descubrimiento al control del Estado, convirtiendo estos documentos en ordenadores de la expansión y reguladores de los derechos territoriales, primera manifestación de la pugna entre los derechos públicos y los privados.

En 1501 fue dada la orden de que nadie pudiese hacer nuevos descubrimientos sin la obtención de la previa licencia. La función de ésta no sólo consistía en la regulación de los derechos y deberes mutuos, sino también en conseguir que cada cual se atuviese a la demarcación que se le asignaba a su empresa. Dada, sin embargo, la imprecisión del cono-

cimiento geográfico que se tenía en la época respecto a la realidad, cabe pensar que el control derivado de las diligencias resultaba insuficiente y, por ello, se configuró el sistema de capitulaciones, considerado un documento de vinculación y subordinación a la Corona de aquellos pilotos que deseaban participar en las empresas de descubrimiento o de poblamiento, fundacionales en el Nuevo Mundo. Las capitulaciones servían al mismo tiempo para limitar jurisdiccionalmente los territorios, para, mediante su participación, conocerlos y por último asignar al descubridor o poblador patrimonio, lo que significaba la contrapartida premial otorgada por la Corona al particular. La Corona queda afectada por las corrientes romanistas, según la cual el Derecho natural representa un límite a la voluntad ordenadora del legislador, pero éste queda libre en el campo del Derecho positivo.

Cuatro importantes expediciones de 1499, las de Guerra, Ojeda, Lepe y Pinzón, regresan todas a España en el año 1500. Guerra y Pero Alonso Niño, en marzo; Ojeda, La Cosa y Vespucio, a mediados de junio; Lepe, en fecha desconocida, aunque probablemente el agosto; y Yáñez Pinzón, a finales de septiembre. El 20 de noviembre también escribía Colón a los Reyes comunicando su regreso. En el año 1501, se concertaron nuevas capitulaciones con Ojeda, Lepe y Pinzón, teniendo en todas ellas cuenta y razón de sus exploraciones y descubrimientos del año anterior. Extraña que no figuren en la nueva promoción de viajes Cristóbal Guerra y Pero Alonso Niño: se debe al procesamiento de Pero Alonso Niño a consecuencia de la acusación que le hizo Guerra de haber ocultado perlas pertenecientes a la Corona, defraudando a éste en la parte que le correspondía del considerable rescate hecho en el anterior viaje. En efecto, Niño perdió la confianza de los Reyes, pero no así Cristóbal Guerra, que continuó al servicio de ellos. En agosto de 1500 volvió a la costa de las perlas capitaneando una armada totalmente costeada por la Corona; regresó a Cádiz el 5 de octubre de 1501.

Respecto a los viajes de Vicente Yáñez Pinzón, la aparición de la importantísima monografía del profesor Juan Manzano, respecto a los hermanos Pinzón, pero muy particularmente a Vicente Yáñez Pinzón, demuestra que la participación española, sobre todo de los marinos en la empresa descubridora, fue verdaderamente decisiva e importantísima. La voluntad institucionalazadora de la Corona se puso de manifiesto clarísimamente con la creación, en el año 1503, de la Casa de la Contratación de Sevilla y, posteriormente, con las reuniones convocadas por el

rey don Fernando en Toro, en 1505, y en 1508 en Burgos, donde se reúnen los cuatro más importantes navegantes, bajo la presidencia del propio Monarca y de Juan Rodríguez de Fonseca, para otorgar un sentido nuevo y completamente reorientador al proceso del Descubrimiento.

La aparición de una auténtica barrera interpuesta en el camino entre Europa y Asia produjo efectivamente una nueva dimensión en la caracterización del proceso descubridor. Desde el punto de vista político, la idea de *Novus Orbis* exigía un planteamiento de efectiva transmisión de soberanía que don Fernando el Católico se esforzó por centrar en Burgos, de acuerdo con su voluntad de integración de las Indias en la Corona de Castilla. Desde el punto de vista económico, replanteó con toda viveza el tema del Maluco, foco de atracción por la importancia de su riqueza. Desde el punto de vista geográfico y científico, resulta imprescindible saber a qué naturaleza responde esa barrera ante la cual resulta fundamental encontrar el paso. Ante todo, parece que se trate de una entidad separada y distinta del *Orbis Terrarum,* pero al mismo tiempo es una parte del orbe y es entonces cuando comienza a surgir la denominación científica de *Quarta Orbis Pars*: América, cuarta parte del mundo. Resultaba evidente que lo que parecía dar una distinta identidad a las nuevas tierras era su aislamiento oceánico; su magnitud hacía pensar en la posibilidad de otro océano a sus espaldas, pero quedaba la incógnita de cuál, porque la dogmática tolemaica afirmaba que el océano era único, si bien la magnitud de la barrera permitía afirmar la posibilidad de tal unicidad.

Alguna de las incógnitas se había despejado, pero todavía quedaban muchas antes de poder suscribir la tesis de la *Quarta Orbis Pars*. Si se estima que el aislamiento océanico permite concebir las nuevas tierras ajenas al *Orbis Terrarum,* quiere decir que todavía se identifica éste con el concepto tradicional integrado por Europa, Asia y África. Al propio tiempo, sin embargo, se afirma que el Nuevo Mundo es una parte del orbe, lo cual supone la concesión a éste de una mayor amplitud; sobre la idea de la insularidad se impone y surge la tesis de la continentalidad, y ello por dos razones: en primer lugar, porque el Océano llano es límite del *Orbis Terrarum;* en segundo término, por la gran masa de tierra que los viajes, desde el tercero de Colón, han venido demostrando reiteradamente. El problema se centra fundamentalmente en una cuestión de límites, de magnitud y desde luego de señorío, de dominio, de construcción por parte del hombre de su habitat en la tierra. Con razón ar-

gumenta el maestro Edmundo O'Gorman que la aproximación a esta idea supone la apertura de la libertad humana superando la antigua concepción del mundo, de modo que el universo pudo contemplarse en un infinito campo de conquista en la medida en que lo permitan la osadía del hombre y la eficacia de la técnica que lo apoya. Como bien señala el ilustre historiador, ésta es la gran novedad revolucionaria del Descubrimiento: las nuevas tierras, pese a su aislamiento oceánico, constituían una de las partes integrantes del mundo. Se abría la gran posibilidad de la soberanía del hombre sobre la realidad del universo; ya el Océano no era el cosmos misterioso y poblado de miedo, sino el elemento de conocimiento y de relación, de expansión y de dominio.

Todo quedaba abierto a la libertad del hombre; quedó concebida una *Quarta Orbis Pars*, lo cual abría la posibilidad de encontrar otras masas de tierra formando parte del mundo sin necesidad ni de dejarlas al margen de la realidad, ni tampoco de interpretaciones de acomodo a lo que se suponía pero no se sabía; ahora ya era posible conocer la realidad a ciencia cierta. Ya no resultaba necesario explicar las nuevas tierras dentro del marco de la antigua visión del mundo; ahora ya se podía hacer ciencia, es decir, modificar la visión del mundo para acomodarla a los avances producidos por la experiencia. ¿Cómo pudo ser considerada América un continente equiparable a Europa, Asia y África? Al incluir al Océano en el *Orbis Terrarum,* dejó de ser el límite cósmico del mundo. Sus aguas separadas por los continentes representaron un accidente geográfico que se caracterizó precisamente por su discontinuidad; para ello resultaba necesario, primero, comprobar la existencia de un océano al otro lado de la barrera, de ahí la importancia que tuvo el descubrimiento del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa, y, subsiguientemente, encontrar el paso que permitiese alcanzarlo por vía de navegación.

En segundo lugar, resultaba imprescindible la circunnavegación que permitiese aclarar definitivamente cuáles eran los espacios oceánicos y los límites de los continentes, de ahí la importancia decisiva que tiene la última etapa del Descubrimiento. Ahora bien, existe un pequeño espacio temporal de separación entre los efectos que produjo el descubrimiento de Vasco Núñez de Balboa —viaje de Solís y nombramiento de Balboa como Adelantado del Mar del Sur— y el descubrimiento del estrecho de Magallanes; el breve paréntesis es debido a la muerte de don Fernando el Católico (23 de enero de 1516), en que queda constituido Regente por disposición testamentaria el Cardenal Francisco Jiménez de

Cisneros, a pesar de los manejos en sentido contrario del partido flamenco.

La sagacidad y la energía de Cisneros le permitieron deshacerse de tales controles, situando la capital del reino en Madrid como punto más céntrico y estratégico para la gobernación. Respecto a América la etapa de la regencia de Cisneros coincide con un punto crítico, la llamada que el Rey don Fernando había hecho a Diego Colón para que regresara a España, y el comienzo de la labor crítica enormizadora de Fray Bartolomé de las Casas. Prudentemente, Cisneros decidió enviar emisarios que le informasen detalladamente de la situación que se produce en la isla Española y las grandes Antillas, donde ya se había verificado la expansión. Fueron elegidos tres frailes jerónimos, junto a los cuales hubo de actuar Las Casas investido con el cargo de Protector de los Indios. Esto, que con evidente exageración ha sido llamado el «plan Cisneros-Las Casas para la reformación de las Indias», sólo puede considerarse como un medio arbitrado por Cisneros para ganar tiempo sin necesidad de tomar decisiones y, simultáneamente, disponer de una información objetiva de lo que ocurría en América, con objeto de cortar los abusos si preciso fuese; en realidad, son los mismos problemas que tuvo en España. La muerte sorprendió a Cisneros en Roa (Burgos) cuando se dirigía al encuentro del nuevo rey, Carlos I, el 8 de noviembre de 1517.

Mientras se producían estos hechos en España, en Portugal un hidalgo que había prestado importantes servicios a la Corona, llamado Hernando de Magallanes, seguía con atención el proceso descubridor. Estudiaba atentamente las cartas náuticas, globos terráqueos y documentos acumulados en la Casa da Inda y en la contaduría del Rey don Manuel el Afortunado. Basándose en ello, pergeñó un plan que consistía en seguir el derrotero y carta de Martín Behaim, donde se representaba muy al mediodía un paso a través de América del Sur. El prestigio del cosmógrafo alemán, que había sido compañero del descubridor portugués Diego Cão y después miembro eminente de la Junta dos Matemáticos que había creado Juan II, no permitió dudar de su afirmación gráfica. Solicitó Magallanes una audiencia al Rey don Manuel que debió tener lugar a comienzos del año 1516. En ella solicitó el mando de un navío viajero hacia las Molucas, lo que fue negado por el monarca portugués. La entrevista terminó con cierta violencia, pues Magallanes solicitó permiso para ponerse al servicio de otro soberano que le concediese la merced solicitada; el Rey contestó que hiciese lo que quisiese, y retiró

su mano cuando Magallanes fue a besarla. Estaba claro que si su proyecto no lo patrocinaba Portugal, solamente España podía acogerlo, sobre todo cuando desde las Juntas de Toro y de Burgos se pensaba organizar un viaje a la Especiería y se estaba pendiente del definitivo hallazgo del paso que, con el descubrimiento del Mar del Sur, hacía aumentar todavía más el ansia de alcanzar el gran descubrimiento del Estrecho.

Le quedaba a Magallanes una incógnita a resolver en sus estudios de elaboración del correspondiente plan de viaje. Esta incógnita se refería a la determinación de longitudes, que en España constituía una cuestión a la que se había hecho frente científicamente por tres razones: por la necesidad de llevar a cabo la determinación del meridiano de Tordesillas; para estar en disposición de fijar con la mayor exactitud posible las rutas de navegación; y, por último, para conseguir la mínima deformación en las representaciones cartográficas. Ello creó poco a poco una tradición científica en torno al cargo de Piloto Mayor y cosmógrafos de la Casa de Contratación; tal tradición en efecto originó resultados a más largo plazo, aunque en plazo inmediato ya existió un considerable sedimento científico entre los pilotos, consmógrafos y cartógrafos de la Casa de Sevilla. Basta citar los nombres de Andrés de Morales, que fue piloto en La Española, autor de mapas y tablas y el primero que estudió las corrientes del Atlántico, y el del cartógrafo Nuño García Torreño, que fue el primero que se tituló maestro de hacer cartas de navegar, que no figuró en la nómina de la Casa hasta 1519, pero que ya desde mucho antes cooperaba con ella. Fue precisamente él el primero que cartografió los descubrimientos de Magallanes en la costa atlántica de América del Sur, y antes los de Solís. En 1522, cuando regresó Elcano con los supervivientes de la expedición magallánica, era cartógrafo de la Casa. Recordemos también los nombres de Juan Vespucio, Andrés de San Martín, piloto de la Casa y cosmógrafo de la expedición de Magallanes; Juan Rodríguez Mafra, entre otros, sin olvidar al propio Américo Vespucio y a Juan Díaz de Solís. A más largo plazo, no debe olvidarse a Diego Ribeiro, nombrado en 1522, y a cuya muerte, en 1532, entró como cosmógrafo Alonso de Santa Cruz, que fue alumno en Salamanca del cordobés José Vecino, discípulo directo de Abraham Zacuto, de cuya obra hizo una edición en 1502. En 1532 ideó un instrumento para la determinación de longitudes, y escribió un libro memorable sobre ello.

En efecto, desde que se había pactado la línea divisoria de Torde-

sillas, ni españoles ni portugueses tuvieron mayores dificultades para determinar a una distancia dada de las islas atlánticas la presencia ideal del meridiano de partición. Las dificultades comenzaron al alcanzar las Indias Orientales y las islas de la Especiería; fue entonces imprescindible trazar la línea de partición. Por esta razón, la determinación de las longitudes fue un asunto de máxima preocupación y estudio por parte de pilotos, cartógrafos y cosmógrafos de la Casa de Contratación. Ni los intentos de Andrés de San Martín en 1520, ni las Juntas de Cosmógrafos en 1524, presididas por Hernando Colón, habían conducido a resultado alguno práctico, subsistiendo la necesidad de conocer la longitud como un problema general de la navegación y de orientación y levantamiento de mapas.

Hasta Santa Cruz no se alcanza nada práctico, y lo de éste todavía no puede considerarse definitivo, como tampoco lo fue la muy importante Junta celebrada en 1564. Magallanes, que pensaba encontrar el paso y salvando la barrera continental alcanzar ahora definitivamente el Oriente, estaba lógicamente desazonado por resolver el enigma que no podía solucionar. Para él resultó fundamental encontrar y asociarse a Rui Faleiro, retirándose de Lisboa para recluirse en Oporto y ultimar su proyecto, preparando su marcha a España, donde esperaba encontrar patrocinio para su empresa de contratación y desde luego enriquecimiento científico para su proyecto, dado el importante ambiente creado en torno a la Casa de Contratación.

Era Rui Faleiro bachiller en Artes por la Universidad de Lisboa, autor de un tratado sobre la *Determinación de las Longitudes Geográficas* escrito en colaboración con un hermano suyo y el piloto Juan de Lisboa. También había visto sus instancias desatendidas por don Manuel el Afortunado, razón por la cual coincidió plenamente con Magallanes en su proyecto de ir a Sevilla. Magallanes se interesó por el proyecto del rico comerciante de Burgos y Amberes Cristóbal de Haro, que por entonces residía en Lisboa al servicio del rey de Portugal, interesado en los negocios mercantiles y sobre todo en el tráfico de las especias. El 20 de septiembre de 1516 ya estaba Magallanes establecido en Sevilla, donde había entrado en contacto con su paisano Duarte Barbosa, sobrino de Diego Barbosa, Teniente de Alcaide de los Reales Alcázares y Atarazanas sevillanos, con una de cuyas hijas contraerá matrimonio. También tomó contacto con los oficiales de la Casa de Contratación; el Tesorero Sancho Ortiz de Matienzo le animó extraordinariamente apoyando su

proyecto, aunque le hizo ver que la Casa no podía tomar ninguna iniciativa sin que lo autorizase el nuevo rey.

El antiguo comerciante Juan de Aranda, que ejercía el cargo de factor, escribió a sus paisanos burgaleses, los comerciantes Cristóbal de Haro y Diego Covarrubias, al segundo de los cuales había conocido en Burgos. Los informes fueron muy favorables; en consecuencia Aranda se dirigió al Canciller Jean le Sauvage, exponiendo el proyecto de Magallanes y recomendándolo por su gran interés. Pero Magallanes y Faleiro, que se ha reunido con su socio en Sevilla, deciden ir por su cuenta a Valladolid, donde residía la Corte. Por su parte, Aranda recibe contestación favorable del Canciller, por lo cual se reúne con los dos portugueses en Medina del Campo, continuando juntos el camino para la Corte y llegando, incluso, a asociarse con Magallanes y Faleiro, lo que fue anulado por el tribunal que hacía las veces de Consejo de Indias. Los portugueses se entrevistaron con Jean le Sauvage, e inmediatamente con el Obispo de Burgos, don Juan Rodríguez de Fonseca, al cual presentaron las cartas náuticas en que basaban su proyecto y expusieron las dificultades que encontraban en el desarrollo del mismo, sobre todo para la determinación de las longitudes, aunque suponían que el Maluco se encontraba en la parte española. Rodríguez de Fonseca les aconsejó que presentasen una memoria pormenorizada del proyecto. Fueron después recibidos por el Cardenal Adriano de Utrecht y por Guillermo de Croy, mayordomo del Rey, el cual preparó la entrevista de los solicitantes con Carlos I, quien había llegado a Valladolid en 18 de noviembre de 1517.

Las conversaciones y entrevistas llevan al monarca a tomar la decisión de patrocinar la empresa del descubrimiento del estrecho, firmando la Capitulación el 28 de marzo de 1518; se concedía en ella a Magallanes y Faleiro el vigésimo del producto obtenido en las tierras e islas descubiertas, el derecho de llevar a ellas anualmente mercancías por valor de mil ducados, tributando la vigésima parte de las ganancias que obtuviesen. El Rey se comprometía a armar cinco navíos, enviando en la armada oficiales reales que llevasen cuenta y razón de todo cuanto se descubriese y se llevase a cabo en el orden comercial. Extendió el Rey títulos de capitanes de la armada en favor de los dos portugueses contratados, asignándoles un sueldo de cincuenta mil maravedíes anuales y considerable ayuda de costas.

Pronto al Rey le llegaron noticias del disgusto de los oficiales de la Casa de Contratación por no habérseles tenido en cuenta en las nego-

ciaciones; en efecto, el Rey había tenido suficiente con la opinión de sus ministros y consejeros y, seguramente, nadie le había informado de la existencia de la institución indiana y de su peculiar condición técnica y comercial para aquellos asuntos. En la contestación real a la queja de los oficiales de la Casa de Contratación se aprecia claramente que el Rey reconoce su error; argumenta la urgencia del caso, que Fonseca escribirá largamente dándoles cuenta de los términos del contrato y que cuando lo «recibiereis vedlo todo y avisadme de lo que será menester proveer y de lo que a todos vos pareciere del dicho viaje». Igualmente les pide le propongan quiénes deberían ir como oficiales reales en la expedición y como tercero de los contratados portugueses. En efecto, pronto se incorporaron a la armada tres de los más antiguos y acreditados pilotos de la Casa de la Contratación: Andrés de San Martín, Juan Rodríguez Serrano y Juan Rodríguez Mafra. Paulatinamente, el Rey Carlos I se afianzaba en su propósito de patrocinar la expedición con todas sus fuerzas y cuando surgieron las inevitables pugnas con el reino vecino de Portugal, aumentó considerablemente su protección a Magallanes y Faleiro, invistiéndoles del hábito de Caballeros de la Orden de Santiago. El 15 de febrero de 1519 llegó el Rey a Barcelona, donde le alcanzó la noticia de haber sido elegido Emperador. Hizo en esta ciudad importantes nombramientos para la armada destinada a descubrir el estrecho: Juan de Cartagena era nombrado tercer capitán de la armada y veedor de la misma, Luis de Mendoza, tesorero, Gaspar de Quesada, capitán del cuarto navío, y Antonio de Coca, contador de la armada. La importancia de Juan de Cartagena es obvia, ya que el veedor era el representante del Rey en las armadas y quien tenía a su cargo el cuidado de que todos hiciesen su servicio. En este sentido, el obispo de Burgos le dio precisas instrucciones. Por su parte, el verdadero animador y preparador de la armada fue el tesorero de la Casa de Contratación, Sancho Ortiz de Matienzo, quien intervino, además decisivamente, para dirimir cuestiones de competencia y celos nacionalistas de algunos segundones que no podían soportar la capitanía de los dos portugueses en la Armada Real Española. La presencia descompensada de Juan de Cartagena como tercero impulsó a Carlos I, el 26 de julio de 1519, a separar a Faleiro, designado como conjunta persona, resultando que será así el único extranjero por la Corona por su oferta del descubrimiento del estrecho, Hernando de Magallanes.

El doctor Sancho Ortiz de Matienzo puso a disposición de la arma-

da cinco magníficos navíos, la *Trinidad*, la *San Antonio*, la *Concepción*, la *Santa María de la Victoria* y la *Santiago*; todos ellos fueron comprados en nombre del Rey por la Casa de Contratación, construidos en astilleros vizcaínos, carenándose y aparejándose en Sevilla. Según la relación de gastos, puntualmente llevada a cabo por Matienzo, el coste de la armada fue de seis millones ochocientos setenta mil novecientos noventa y nueve maravedíes. El comerciante burgalés Cristóbal de Haro adelantó a la Casa de Contratación la suma de un millón ochocientos ochenta mil ciento veintiséis maravedíes; fue recompensado con el nombramiento de Factor de la Casa de la Especiería, que se destinaría a centralizar el tráfico de las Molucas.

Los capitanes respectivos de las naves fueron Magallanes, que llevaba como piloto a Esteban Gómez; Juan de Cartagena, cuyo piloto era Andrés de San Martín; Gaspar de Quesada, cuyo piloto era Juan López de Carvhallo; embarcando como maestre a Juan Sebastián Elcano, Luis de Mendoza, el piloto Vasco Gómez Gallego y, por último, de la más pequeña los cargos de capitán y piloto recaían en Juan Rodríguez Serrano. La organización interna de la armada había tenido en cuenta todos los detalles; en este sentido se acredita extraordinariamente la labor del tesorero Sancho Ortiz de Matienzo.

La salida de Sevilla tuvo lugar el 10 de agosto de 1519, y tras una detención en Sanlúcar de Barrameda por espacio de más de un mes, inicia la brillante armada su singladura el 20 de septiembre, llegando el 26 a Tenerife, donde comenzó la labor informativa del cronista italiano Pigafetta. No es preciso detenerse en la especificación del desarrollo del viaje, porque en él lo que únicamente importa desde el punto de vista descubridor es el hallazgo del paso, buscado desde 1502 y sobre todo desde 1505 y 1508. La armada alcanzó la costa continental de América del Sur en las proximidades del cabo San Agustín. Desde él siguió el litoral, que conocemos técnicamente gracias al derrotero del contramaestre de la *Trinidad*, Francisco Albo. Alcanzan el estuario del Río de La Plata el 10 de enero de 1520, que se explora, llegando a la conclusión de que no era el estrecho. En 3 de febrero se continúa el rumbo austral, ahora ya en tierra absolutamente desconocida que cada vez acentúa más su agresiva frialdad, obligando a la invernada en el puerto de San Julián, donde se produce un motín contra Magallanes que éste pudo dominar, imponiendo muchas penas de muerte aunque luego las conmutase, cumpliéndose sólo la de Gaspar de Quesada, condenado a decapi-

tación y descuartizamiento. También se producen algunas deserciones; la invernada patagónica queda marcada indeleblemente por trágicos acontecimientos. En la reestructuración de mandos tuvieron la primacía los portugueses; el 24 de agosto se despliegan velas y se inicia la última singladura; era el 21 de octubre de 1520 cuando se avistó un cabo, bautizado con el nombre de cabo de las Once Mil Vírgenes, que señala la entrada del estrecho en la bahía de la Posesión. Ordena Magallanes la exploración a las naos *San Antonio* y *Concepción*, emplazándolas en cinco días para que comuniquen lo que habían encontrado. La exploración tuvo éxito; la comunicación, el paso, el cambio hacia el Maluco era un hecho. El empecinamiento de Magallanes había hecho posible lo que tan ansiosamente se había buscado, aunque mucho más al sur de lo que se había previsto. Poco más de un mes duró la travesía y la exploración del estrecho; el primer nombre que se le puso fue el de estrecho de los Patagones; Magallanes le asignó el de estrecho de Todos los Santos; el último y definitivo nombre en honor de su descubridor es el que perdura: estrecho de Magallanes.

La descripción dada por Albo es muy precisa. Durante la travesía desertó la *San Antonio,* sublevada por su piloto Esteban Gómez contra el capitán Álvaro de Mezquita. La travesía del Mar del Sur, que había descubierto Núñez de Balboa al cruzar el istmo en 1513, fue de una extraordinaria dureza a consecuencia de la escasez de alimentos, que prácticamente no había podido reponer desde antes de la invernada en el puerto San Julio. Duró alrededor de tres meses hasta alcanzar el archipiélago de las Marianas. La navegación había sido magnífica y las condiciones excelentes. Se justificaba el nombre de Mar Pacífico, que fue el que prevaleció; ahora la barrera se convertía en límite demarcador del imenso océano, ya comenzaba a derrumbarse la idea de la unicidad del océano que, acuñada en el mundo clásico, cedía terreno ante el esfuerzo de los navegantes. Desde la salida del estrecho hasta las islas Marianas no avistaron ni una isla en la que poder proveerse de víveres y agua potable. A una longitud considerable —lo que suponía asegurar la idea de la mayor extensión del globo terráqueo— los barcos españoles, moviéndose en la inmensidad del nuevo océano, alcanzaron lo que llamaron islas Infortunadas, seguramente con contrapartida de las Canarias, últimas islas del Viejo Mundo que habían tocado. Traspasaron la línea equinoccial el 13 de febrero de 1521, continuando con rumbo noroeste hasta alcanzar las islas Filipinas, como se llamaron posteriormente (en 1543,

Rui López de Villalobos bautizó la isla Deleite con el nombre de Filipina en honor del Príncipe don Felipe, futuro Felipe II). El camino de Maluco también quedaba abierto, pero no habría de saborear tamaño triunfo Hernando de Magallanes, que murió oscuramente en la pequeña isla Mactán, cercana a la de Cebú, el 27 de abril del año 1521.

La muerte de Magallanes dio el mando supremo de la armada a Juan Rodríguez Serrano y Duarte Barbosa, pero una traición del reyezuelo de Cebú, la muerte de Barbosa y quedar malherido Serrano, otorgaron el mando al indeseable e inepto Juan López de Carvhallo. Se decide destruir la *Concepción* para completar dos tripulaciones, quedando dos navíos: la *Trinidad,* mandada por el citado Carvhallo, y la *Victoria,* bajo el mando del Alguacil Mayor Gonzalo Gómez de Espinosa y el seguro pilotaje de Juan Sebastián Elcano. El descrédito de Carvhallo y su incompetencia se pusieron de manifiesto en la navegación por los mares de la Insulindia, sin rumbo y sin orientación. En Caldera de Mindanao, se decide su destitución al comprobar su total ineptitud; Gómez de Espinosa se hace cargo de la *Trinidad* y Juan Sebastián Elcano del mando de la *Victoria.* Inmediatamente la armada recuperó el rumbo y, previas las informaciones necesarias y la orientación de un nativo, puso proa a su objetivo, las Molucas.

Es éste el momento en que sale del anonimato Elcano, marino de Guetaria, al cual corresponde la gloria de ser el primer hombre que dio la vuelta al mundo mandando un navío. El Maluco o islas de las Especias era el nombre que se daba en el siglo XVI a cinco pequeñas islas alineadas casi a lo largo del mismo meridiano que, de norte a sur, eran las siguientes: Ternate, Tidor, Moti, Maquian y Batjam, según sus actuales nombres; se suponía que en estas islas crecían las plantas productoras de especias, principalmente el árbol del clavo. Después se comprobó que esa producción también correspondía a otras islas, a las que por extensión se les dio el nombre de Molucas desde el grado 2 de latitud norte, al 4 de latitud sur. El 8 de diciembre de 1521 alcanzó la flota el puerto isla de Tidor, estableciéndose inmediatamente excelentes relaciones con los indígenas habitantes, haciéndose trueques comerciales de paños, tazas de vidrio, telas, cuchillos, tijeras, gorros, etc., a cambio de especias, sobre todo clavo.

Al reemprender la navegación se comprueba que la *Trinidad* es incapaz de hacerlo; se decide dejarla al cuidado del rey del Tidor, tras pasar su cargamento a la *Victoria,* y que ésta navegue en solitario de re-

greso a España. Cincuenta y tres españoles decidieron quedarse en Tidor; los cuarenta y siete restantes, más trece indios, se embarcan en la *Victoria,* conducida por Juan Sebastián Elcano, por mares bastante bien conocidos pero en cambio pertenecientes a los enconados enemigos de la competencia en el descubrimiento, que eran los portugueses, que naturalmente no habrían de ver con buenos ojos que barcos y hombres españoles navegasen por los mares que les habían correspondido en la partición hecha y acordada en Tordesillas en 1494. Había que navegar el Océano Índico, turbulento y de peligrosas corrientes que sólo mediante grandes rodeos podían evitarse. Para un barco español las escalas en la ruta resultaban imposibles, tanto por esa rivalidad cuanto sobre todo por los intereses comerciales del monipolio portugués. Por añadidura, el barco español que intentaba el regreso a su punto de partida era viejo y afectado por veintiocho meses de navegación en mares y climas que dañaban gravemente las maderas con que estaba construido. El punto de lanzamiento fue Timor, última escala insular de los españoles en los espacios oceánicos asiáticos, hasta las islas de Cabo Verde.

Cinco meses de navegación resultaron un verdadero calvario calamitoso de hambres, fiebres, enfermedades, debiendo superar constantemente sus mermadas fuerzas físicas. Consiguieron, sin embargo, mantener su salud mental gracias a la serenidad y el sabio pilotaje de Elcano y a su enorme humanidad, que le llevaba a comprender siempre y a atender a los compañeros exhaustos. Constantemente reparaban vías de agua, remendaban o sustituían velas rotas y todo ello sin comer apenas, unas veces con frío intensísimo, otras con tórridos calores, y después de doblar el cabo de la Buena Esperanza, teniendo que luchar con los vientos contrarios, excelentes para impulsar a los barcos en dirección a la India, pero muy poco favorables para la navegación en dirección a la Península. Llevan a cabo una arriesgada escala en las islas de Cabo Verde, que les proporcionó un pequeño cargamento de arroz, pero la huida, antes de ser apresados y teniendo que abandonar a doce compañeros en la isla de Santiago, impidió repostar debidamente. Todavía navegaron veintiocho días creyendo que nunca llegarían, pues el estado de la nave empeoraba por instantes. Sin embargo, el 1 de septiembre avistan con emoción incontenible el cabo de San Vicente, alcanzado el 6 Sanlúcar de Barrameda.

Sólo regresa un barco, que se mantenía a flote por verdadero milagro y que era portador de dieciocho hombres, más bien fantasmas y es-

pectros. Pigafetta asegura que la *Victoria* había navegado más de catorce mil cuatrocientas sesenta leguas en su ruta alrededor del mundo. La *Victoria* fue remolcada hasta Sevilla, anunciándose su regreso con el disparo de su artillería y el volteo jubiloso de las campanas de la ciudad. El regreso por la ruta de Oriente era una hazaña que no entraba, para nada, en lo previsto por Magallanes; era una gloria exclusiva de Elcano y sus exhaustos compañeros. Un año antes había fallecido el tesorero de la Casa de Contratación, Sancho Ortiz de Matienzo, que tanto había hecho por la preparación de la expedición, pero que no tuvo la fortuna de asistir a su regreso. La aparición de los héroes en piadosa procesión fue saludada por el pueblo sevillano con aplausos estruendosos y vítores. La carga de la *Victoria*, más de quinientos quintales de clavo, muestras de otras especias y maderas de sándalo, se entregó por orden del Rey a Diego Díaz, poderhabiente de Cristóbal de Haro. Los oficiales de la Casa de la Contratación se hicieron cargo de los restos, el navío fue reparado y todavía haría un viaje de ida y vuelta a Santo Domingo.

El Rey llamó a Elcano a su presencia para pedirle toda la información pertinente al viaje, llevando a la entrevista a dos de los que volvieron con él, «los más cuerdos y de mejor razón», siendo elegidos Francisco Albo y Fernando de Bustamante, que era el barbero de la flota; los tres fueron vestidos y provistos de lo necesario por la Casa de la Contratación, dirigiéndose inmediatamente a Valladolid. El Rey fue pródigo en compensaciones, renunció a la cuarta parte del vigésimo que le correspondía de todo lo rescatado en favor de la tripulación; a Juan Sebastián Elcano le concedió el privilegio de introducir en el Reino, sin pago de impuestos, sus fardos de especias y lo ennobleció otorgándole escudos de armas compuestos de dos cuarteles: en el superior, un castillo de oro sobre campo rojo; en el inferior, dos palos de canela, tres nueces moscadas en aspa y dos clavos sobre campo de oro. Sobre ello, un yelmo cerrado llevando por cimera un globo terráqueo con la leyenda trenzada: *Primus circumdedisti me.*

Importante desde el punto de vista geográfico e histórico es que con este viaje quedaba prácticamente cerrado el proceso del descubrimiento. El empleo del término acuñado por Pedro Mártir de Anglería, *Novus Orbis,* concedía a las nuevas tierras la posibilidad de llegar a ser otra Europa. La designación, en efecto, individualiza la *Quarta Orbis Pars* respecto a las otras tres, que eran las únicas conocidas cuando, en 1492, Colón iniciaba su viaje al servicio de los Reyes de España. Europa que-

daba convertida en el Viejo Mundo y América adquiría la condición de Nuevo Mundo. Lo que se entendía como «la barrera» quedó superado y, ahora, con el viaje de descubrimiento del estrecho, caían todos los mitos tolemaicos conservados dogmáticamente durante el Renacimiento. El viaje en torno al globo otorgaba a éste sus verdaderas dimensiones, y a América la condición efectiva de un continente nuevo que, poco a poco —dada sobre todo su magnitud—, iría siendo conocido pormenorizadamente en su extensión continental. Una nueva parcela de la realidad del orbe surgía como consecuencia de la continua dirección de la Corona y el esfuerzo de una generación de españoles. La designación científica de *Quarta Orbis Pars* es la consecuencia de un resultado que otorga sentido a un ser: la América española. Con razón afirma el eminente historiador francés Fernand Braudel que «la América española, desde el primer momento, inevitablemente pesó de un modo decisivo en los destinos del mundo». Porque el Nuevo Mundo, a partir de este proceso histórico, 1492-1522, entró poco a poco en la esfera de la acción y la reflexión de Europa, integrándose en ella y adquiriendo su significado de novedad, de modernidad. Afirma Braudel que «una vez que América entró en la vida de Europa, cambió poco a poco todas sus bases profundas reorientando su acción... América es el hacer de Europa, la obra por la cual revela mejor su ser».

Tal como afirma Edmundo O'Gorman, la Corona hizo posible el Descubrimiento, afirmando con su españolidad el europeísmo de su ser. Las consecuencias y el significado del Descubrimiento son importantísimas en todo lo que se refiere al conocimiento y la experiencia. Los términos de la navegación, como ha explicado Salvador García Franco, van apareciendo poco a poco añadiéndose a los elementos de la orientación, régimen de vientos, corrientes, técnicas de navegación, puertos, es decir, el Descubrimiento significa, desde este punto de vista, el conocimiento de la ruta atlántica y sus problemas. En segundo lugar, significa la fundación de la América española, la posibilidad de crear en ella una nueva sociedad, escala interoceánica, lo que veremos en el capítulo siguiente. En lo que se refiere a la acción de España, produjo la gran posibilidad de la creación de la primera economía mundo, como ha sido estudiado fundamentalmente por Braudel en su importantísimo libro *Civilización material, economía y capitalismo*. Desde el punto de vista del conocimiento científico, la incorporación de un nuevo continente al conocimiento. La primera manifestación de este conocimiento la tenemos en

la representación cartográfica que se cierra con la serie de los mapas de Ribeiro, que, de 1527 a 1530 y hasta la muerte de este gran cartógrafo en 1532, trabajó al servicio de la Casa de Contratación de Sevilla y vino a plasmar en la cartografía la dimensión continental de la *Quarta Orbis Pars.* Finalmente, es importante desde el punto de vista económico, al cristalizar en la Monarquía hispánica, que alcanza su momento culminante en el reinado de Felipe II, cuando este Monarca toma para sí el título de *Hispaniarum et Indiarum Rex,* creando la primera gran monarquía atlántica del planeta. Por último, es importante porque gracias al Descubrimiento se va a producir la creación de una nueva cultura, de una nueva identidad centrada en el rescate para Occidente de una región culturalmente situada dentro de los límites del Oriente.

Resumiendo, el proceso descubridor ofrece dos etapas perfectamente diferenciadas: una es la etapa en que la Corona de Castilla hace suyo el proyecto de Cristóbal Colón, lo financia, convierte al genovés en funcionario al servicio de la Corona y lleva a cabo una línea cada vez más firme que conduce a la integración del Descubrimiento en el conjunto de la Monarquía española y formando parte del reino de Castilla. Esta primera etapa tiene como base fundamental la idea colombina de Asia, centrada, por una parte, en una creencia que consiste en dar por cierto algo que no está comprobado ni demostrado y que se fundamenta, esencialmente, en la desbordante fantasía colombina. Leopoldo van Ranke dijo con mucha razón que el Descubrimiento de América estaba basado en un error. Hemos de decir que prácticamente todo el contenido del proyecto colombino era un gran error que, poco a poco, fue desvelado gracias a la tenacidad de la Corona, imponiendo ante la fantasía colombina el realismo eminente de los españoles y la conversión de los datos alcanzados en todas las navegaciones a unos códigos científicos fundamentales, perfectamente establecidos, gracias a los cuales se va a pasar de una fantasía a una realidad.

La racionalización del Descubrimiento por la Corona y por la sociedad española. La segunda parte de ese Descubrimiento está centrada precisamente en esta cuestión: la racionalización del Descubrimiento. Efectivamente, en el conjunto de ideas políticas a disposición del hombre medio europeo en 1492 todavía persistentes, como se aprecia claramente en la última obra de William Shakespeare, *La Tempestad,* aparecida en 1611, no se encuentra ninguna a cuya luz fuese razonable interpretar el nuevo y decisivo hecho que se iba a producir: un rey europeo

que, por vía de descubrimiento y conquista, aumentase sus estados y señoríos de un modo planetario. Las *Partidas* de Alfonso X el Sabio, que puede considerarse como la cumbre del pensamiento político-jurídico antes de 1492, lo resuelve mediante la técnica jurídica de la toma de posesión, y así procedieron efectivamente los españoles. El genio político del Rey don Fernando lo vio con gran precisión, innovando inmediatamente con gran realismo para adoptar posturas nuevas ante situaciones nuevas. Los nuevos tiempos deben instalarse en la concepción política del orden internacional, en función de la razón de Estado, concepto tan caro al entendimiento del Rey Católico, el cual marcó de este modo una titulación política que sin duda descansó ampliamente en el concepto de soberanía, en virtud de la cual el poder político distingue nítidamente, desde la órbita que le es propia, todo dominio privado; eso se aprecia claramente en el análisis de los designios que pueden advertirse claves en el comportamiento de don Fernando el Católico durante el proceso histórico del Descubrimiento, que estuvo presidido por el mayor sentido realista. En primer lugar, porque resulta claro que el tema de la soberanía condujo al del orden internacional, ya que resulta inevitable la existencia de un concepto de exterioridad distinto del peculiar e interno que, hasta entonces, constituía la estructura medular de la política.

Ese principio de racionalización, internacional, cristalizó en la afirmación de la idea de soberanía, del mismo modo que internamente lo hizo en torno a la idea de burocracia y funcionariado. En el campo del pensamiento político, como ha advertido José Antonio Maravall, soberanía y burocracia forman las dos columnas de la organización del poder sobre el cual se levantó el Estado moderno, en el que tanto cupo a don Fernando el Católico. La razón de Estado se manifiesta, con el máximo realismo de la economía del Reino, en el campo del pensamiento político, en la aparición de nuevas ideas, en los escritores de la época. El principio estatal de racionalización se advierte también en la esfera de la función militar con los proyectos sobre la hermandad y la organización militar de las ciudades y las villas, el núcleo inicial de reclutamiento nacional.

La presencia de la Corona en América ofrece una triple e importante proyección, por su participación directa y orientadora de la empresa del Descubrimiento y conquista, en cuanto razón primordial del Estado; por la institucionalización de un sistema coherente flexible, capaz de establecer conexión entre el último súbdito y el Rey; por último, porque los españoles no van a América exclusivamente movidos por el lucro y

el afán de enriquecerse o por un deseo plenamente legítimo de ascenso social, sino como vasallos naturales del Rey, como miembros activos del Reino. Políticamente, los vasallos se sienten unidos al Rey por la subjección, el mismo vínculo en virtud del cual los vasallos americanos y peninsulares se sienten unidos a la representación misma de sus intereses individuales en otro superior, y más potente, cuya representación radica en el Rey. La aportación de los humanistas tenía que ser decisiva, primero para desmontar la caduca e inutilizable construcción del Sacro Imperio Romano Germánico, después para reemplazarla por una formación propia ajustada a los tiempos modernos. Pero, en todo caso, sin ninguna ruptura ni discontinuidad ostensible respecto a lo anterior para evitar traumatismos sociales, la importancia que en ese sentido tuvo el humanismo español fue considerable: Nebrija, Vives, Vitoria, Gregorio López, Diego de Soto, Covarrubias, Vázquez Menchaca, Hernán Cortés, Sepúlveda y la escuela española del pensamiento político de los siglos XVI y XVII.

No cabe duda de que la fundación de una Monarquía atlántica *ex novo* exige una alta dosis de realismo. Se trata de un problema en el cual los elementos componentes de la realidad operativa deben caracterizarse por su extraordinaria claridad y la absoluta comprobación de todos sus términos. Además, la enorme dosis de fantasía que había introducido Cristóbal Colón en el tema exigía un ordenamiento radical presidido por el más estricto realismo que permitiese operar sobre datos ciertos, firmes e incontrovertibles que fuesen consecuencia de la experiencia, el conocimiento y el contraste científico intelectual. La tarea no fue nada fácil, pero contó con la voluntad ordenadora de don Fernando el Católico, quien actuó en este sentido en una triple dirección creadora; en primer lugar, en la misma línea del Descubrimiento, era necesario saber exactamente qué eran territorial, política y geográficamente hablando aquellas tierras alcanzadas desde el primer viaje de Colón en 1492; en segundo término, la transmisión a ellas de la soberanía en cuanto esencial de la razón del Estado, para la creación de la monarquía planetaria, la integración y la organización de los territorios como reinos de la Corona de Castilla; por último, la institucionalización, es decir, cuál debía ser el sistema de control para conseguir un efectivo dominio soberano.

Tan complejo cuadro no era posible conseguirlo en pocos años ni durante el reinado, que además estuvo siempre seriamente perturbado

por el problema de la sucesión y de la unificación, condición suprema de la Monarquía hispana. Se trata de una labor que se lleva a cabo durante todo el siglo XVI, pero sin duda los Reyes Católicos, más específicamente don Fernando, ya que doña Isabel murió en 1504, fueron quienes pusieron los cimientos y las piezas esenciales de la nueva estructura internacional.

La apertura del Atlántico y el istmo hacia el Pacífico

Con ser importantes todas las consecuencias derivadas del Descubrimiento que hemos enumerado, quizá lo más importante de todo sea que el Descubrimiento supuso la apertura de la exploración del Atlántico. En esta línea, la prioridad de los esfuerzos de los marinos ibéricos es absolutamente notoria e incontestable. Castilla y Portugal acuerdan, como hemos dicho, en el Tratado de Alcaçovas de 1479 lo que ha sido denominado clarísimamente por Radles la idea del este, es decir, la ruta portuguesa bordeando África hasta la India y, tácitamente, la idea del Occidente que indudablemente corresponde fundamentalmente a España y que constituye, sin duda, la consecuencia más importante de todo el proceso descubridor español en el Nuevo Mundo, es decir, la recuperación desde el Nuevo Continente (la *Quarta Orbis Pars*) del ámbito y área peculiar de la cultura oriental, el área, el pensamiento, el modo de ser y la mentalidad del mundo occidental.

Los cuatro viajes efectuados por Colón al servicio de la Corona de Castilla entre los años 1492 y 1503 tuvieron como resultados inmediatos el descubrimiento de las Bahamas, las grandes y pequeñas Antillas y la costa continental de América del Sur, al noroeste de Trinidad. El Descubrimiento de América, que él mismo ignoró, significó para Europa la conquista de un mundo nuevo, el ensanchamiento de los horizontes geográficos y políticos, el desplazamiento de las rutas marítimas y de la economía y, con ellas, del centro de gravedad político del mundo europeo. Cierto es que Colón apenas llegó a sospechar nada de todo esto; él, y muchos de sus sucesores, buscaban todavía durante dos siglos un paso hacia el oeste a través del continente americano; para todos ellos el Atlántico no era sino el camino que, hacia Poniente, conducía a las islas de las Especias, a la opulenta India y al legendario Catay. Los numerosos marinos españoles, como Alfonso de Ojeda, Juan de la Cosa, Pin-

zón, Américo Vespucio, buscaron del mismo modo el paso como lo hicieron después de ellos Díaz de Solís, que descubrió el Río de la Plata, o Balboa, que en 1513 atravesó el primero el itsmo de Panamá y se posesionó, simbólicamente en nombre de España, del Océano Pacífico, sumergiendo en sus aguas el estandarte español. El portugués Fernando de Magallanes, al servicio de España, descubrió, a su vez, el paso marítimo por el estrecho que lleva su nombre.

La novedad del descubrimiento de América y de aquellas grandes travesías del Atlántico debió producir en aquella época una sensación superior a la causada por acontecimientos mucho más próximos a nosotros, y eso hizo que, tras los portugueses y los españoles, entraran a participar en la exploración del Atlántico navegantes de otras naciones, ingleses y franceses. El genovés Giovanni Cabotto, al que los ingleses llaman John Cabot, llegó en 1497 hasta la costa de Nueva Escocia, pero sin encontrar los ansiados tesoros, lo cual motivó que los ingleses, entonces bajo la dirección de Enrique VII Tudor, suspendiesen por un tiempo considerable su ulterior participación en aquellos viajes. En cambio débese a los hermanos Gaspar y Miguel Corterreal, portugueses, el descubrimiento de las regiones septentrionales de Terranova hacia 1500; el francés Jacques Cartier, bretón de nacimiento, descubrió el golfo de San Lorenzo; también en el curso de una expedición en busca del camino de la India, los viajes que efectuó entre 1534 y 1544 pusieron los cimientos de la futura posesión colonial francesa del Canadá. La actividad que destacados marinos desplegaron hasta 1540 dejó dibujadas a grandes rasgos las principales líneas limítrofes del Atlántico, pero hubo una incógnita que preocupó todavía por espacio de dos siglos a las naciones marítimas, la cuestión llamada de los «pasos» del noroeste y noreste. Esperábase poder hallar una ruta directa a China e India, ora contorneando el norte de América, ora siguiendo la costa septentrional de Asia para salir al Pacífico.

Poco a poco van también interviniendo los ingleses enérgicamente en aquellos mares. En 1553 franquean el cabo Norte, penetran en dirección este en el mar que más adelante debía llamarse de Barents y establecen contacto con los rusos en Arcángel. En aquella expedición se comprobó la impracticabilidad del paso por el noreste con los recursos que ofrecía la técnica coetánea. También los holandeses participaron en la exploración de aquellas regiones. En 1576, el inglés Martin Frobisher tanteó de nuevo el paso del noroeste, pero hubo de retroceder al llegar

al estrecho que lleva su nombre, mientras John Davis, penetrando más hacia el norte, descubría el estrecho que lleva también su nombre. Finalmente, Henry Hudson, buscando el paso del noroeste, logró en 1610 entrar en la bahía de Hudson, cuyo aspecto era el de un vasto mar, y cuya condición de golfo no quedó establecida hasta 1741. En 1616 William Baffin descubrió la inmensa bahía que lleva su nombre, con la cual se conocieron ya las partes extremas septrentionales del Atlántico.

De manera que hasta una fecha relativamente tardía, no pudo establecerse el hecho de que sólo por el sur del continente americano existía una comunicación entre el Atlántico y el Pacífico. Comunicación que, por otra parte, sólo raramente podía utilizarse debido a su condición tormentosa, de difícil navegación. En la época hispana se empleaba generalmente para el transporte, de uno a otro océano en el istmo de Panamá, la ruta terrestre, ístmica. Incluso la conquista de Chile se efectuó por este camino. Si añadimos ahora que las costas de Groenlandia no fueron redescubiertas y exploradas hasta los siglos XVIII y XIX principalmente por escandinavos, alemanes, etc., tendremos el cuadro completo del Atlántico como un mar que hasta fechas recientes no ha librado todos sus secretos a la Humanidad, cuyo límite meridional, el continente antártico, va revelándose hoy a nuestros ojos gracias al empleo de los recursos más modernos de la técnica.

La exploración del Atlántico tuvo las siguientes épocas: en primer lugar, la época hispano-portuguesa, sobre la cual no hace falta insistir. Fue la primera y la más importante. Una circunstancia total para el ulterior desarrollo del señorío español sobre el Atlántico fue la carencia de una necesaria fuerza naval. Los españoles prestaron siempre escasa atención a esta cuestión primordial; su importancia descansó siempre sobre el ejército. Cada vez más mezclada en la política europea por los proyectos católicos de Felipe II, España se vio forzada a invertir toda su capacidad de hombres y dinero en el ejército, para mantener la hegemonía europea. Va a generar, sin embargo, toda una época que llena prácticamente toda la etapa histórica que conocemos bajo las denominaciones de descubrimiento y conquista. Posteriormente, van a participar, como hemos indicado, los holandeses —que alcanzan una enorme superioridad naval en el siglo XVII—, vendrá la época anglo-francesa —que se corresponde prácticamente con el siglo XVIIII—, en la que sin embargo, como veremos en su oportuno lugar, España va a tener un protagonismo importante gracias a las reformas navales de Fernando VI y Carlos

III y, de este modo, llegamos, en la época más contemporánea, a lo que podemos llamar sin lugar a dudas la época norteamericana. Ya queda fuera de los ámbitos peculiares de este libro.

Existe un importante factor en la exploración del Atlántico, consistente en la conexión entre el Atlántico y el Pacífico. Entre ellas, pueden establecerse dos grupos: las preparadas en España, como las de Solís, Magallanes, Loaysa y Caboto, y las que zarparon de puertos de la Nueva España del Pacífico: Álvaro de Saavedra, Fernando de Grijalva, Rui López de Villalobos y Miguel López de Legazpi, que, con el hallazgo de la vuelta del Poniente por fray Andrés de Urdaneta, prácticamente cierra este ciclo. El Océano Pacífico, fachada líquida de nuestro planeta, es dos veces mayor que el Atlántico y tres veces más que el Índico. A lo largo de 133° de latitud y 180° de longitud, su enorme extensión de ciento ochenta millones de kilómetros cuadrados constituye la entidad geográfica más grande del mundo, en la que se encuentran las mayores profundidades y se pueden medir las mayores distancias terrestres: 13.890 kilómetros, de norte a sur, y 20.000 de este a oeste, en su mayor anchura entre Singapur y Panamá. Posee el mayor número de islas, de los más diversos orígenes, continentales y oceánicas, volcánicas y carolinas, grandes y pequeñas, a veces casi cubiertas por las olas, que, para los buques que por primera vez surcan sus aguas, fueron peligrosos obstáculos.

En este Océano se encuentran las corrientes más extensas y se producen los más fuertes tifones. Todo es gigantesco en el Pacífico. El extremo norte lo señala el estrecho de Behring, en que Asia y América se aproximan hasta una distancia de poco más de cien kilómetros. Por el sur, sus aguas se mezclan libremente con las del Océano Antártico, siendo artificial el límite entre ambos. Algunos geógrafos lo sitúan en el paralelo 40° de latitud austral; otros lo extienden hasta el Círculo Polar, es decir, hasta los 66° 33' de latitud. América y Asia ven bañadas sus costas occidentales y orientales, respectivamente, por este inmenso océano, surcado por grandes corriente cálidas y frías, como efecto de las diferencias de temperatura y salinidad de sus aguas, presión atmosférica y dirección del viento.

En el Pacífico Austral los vientos producen el mecanismo de las dos corrientes ecuatoriales la del norte se inicia frente a la costa mexicana y corre hacia el este hasta las Filipinas, donde termina también la corriente ecuatorial del sur, que arranca de Panamá, se bifurca al sur de las islas Fidji, enviando un brazo que pasa por el sur de Filipinas, y otro que

se dirige hacia Australia. Entre ambas corre, en sentido opuesto, la contra-corriente ecuatorial, caudaloso río dentro del océano, encargado de restablecer el equilibrio, impulsando las aguas hacia el este, desde Mindanao hasta la bahía de Panamá. Otras corrientes son la del Japón, o Kuro Siwo, cálida y equivalente a la del Golfo en el Atlántico, que alcanza, ya fría, la costa de América y desciende a lo largo de la costa de California, para unirse a la corriente ecuatorial del norte, cerrando así el circuito. En el Pacífico Sur la corriente fría, llamada de Humboldt o del Perú, sube desde el cabo de Hornos hasta el Ecuador y se dirige, entonces, hacia el oeste, convirtiéndose en la corriente cálida ya mencionada.

La realidad de estas dos grandes masas líquidas oceánicas, unidas por el inmenso continente americano, es la que otorga sentido real específico y fecundo al descubrimiento del Nuevo Mundo llevado a cabo por los españoles, en ese proceso entre 1480 y 1530, que se va a ver solapado inmediatamente con el proceso fundacional que conocemos con el poco afortunado nombre de Conquista.

IV

LA EXPANSIÓN CONTINENTAL INTEROCEÁNICA

La acción expansiva española en América tuvo un característico desenvolvimiento escalonado; se presenta como una sucesión de puntos, que fueron sirviendo como bases regulares de penetración, asentamiento y proyección hacia nuevas empresas. Se trata, en realidad, de un proceso que no se interrumpe hasta el final de la dominación española en América. Los sucesivos enclaves fueron la isla Española, de la cual derivan las empresas de Puerto Rico, Jamaica y Cuba, que a su vez serán trampolines de lanzamiento: Puerto Rico, para la Florida (Ponce de León) y costa norteamericana (Vázquez de Ayllón); Jamaica, al golfo de México (Garay); Cuba, a Yucatán y México (Hernández de Córdoba, Hernán Cortés); y golfo de México (Pánfilo Narváez y náufragos de Alvar Núñez Cabeza de Vaca). Tenemos, en segundo lugar, Castilla del Oro, en los resultados ya conocidos de expansión hacia Centroamérica, descubrimiento e integración de Nicaragua, Costa Rica, hasta unirse con la expansión mexicana. México se convirtió en centro de lanzamiento con la expansión radial.

Castilla del Oro, a su vez, una vez trasladado su eje vertebral a la costa del Pacífico, se convirtió en centro de lanzamiento, desgajándose de ella la otra gran empresa del Perú, convertido muy pronto en centro expansivo hacia el norte (Quito, Popayán), sur (Chile) y hacia el este (Gonzalo Pizarro, Orellana y las múltiples expansiones más allá de los Andes, hasta las Charcas, en los territorios alto-bolivianos). Otra serie de puntos costeros se convirtieron muy pronto en vías iniciales de penetración continental: Cartagena, Santa Marta, Coro, Golfo de Paria, en la costa septentrional de América del Sur. El Río de la Plata y el sistema fluvial del Paraná-Paraguay, por los territorios interiores surameri-

canos, teniendo como centro Nuestra Señora de la Asunción en el Paraguay.

Toda esta expansión hubiera sido absolutamente imposible sin la concurrencia de los medios de transporte marítimo. Fueron precisamente esos medios de transporte los que originaron una típica y característica estructura de islas, tipo archipiélago, así como puertos en la gran costa, desde los cuales se llevaron a cabo las grandes penetraciones hacia el interior, hasta alcanzar el océano Pacífico. De modo que Atlántico y Pacífico van a unirse, precisamente, mediante la estructura típica y característica del continente americano, estructura geo-histórica que, como hemos dicho anteriormente, perdura durante toda la acción expansiva española en el Nuevo Mundo y se hace perfectamente notoria durante los siglos XV y XVII hasta convertir el conocimiento americano en un continente interoceánico. La historia regional americana se encuentra subordinada absolutamente a una civilización de componente marítimo y a una nación que consiguó, en poco menos de doscientos años, integrar casi veinte millones de kilómetros cuadrados de continente, subordinado a una ruta de comunicación marítima de unos tres millones de kilómetros cuadrados. La gran mutación del cuadro geográfico universal fue consecuencia del impulso expansivo e integrador de España en América, que de forma espectacular promovió no sólo el conocimiento, sino también la integración de un nuevo y gigantesco Nuevo Mundo.

A comprender el sentido y el significado que tienen los océanos —Atlántico y Pacífico— en esta gigantesca empresa de conocimiento y de integración se dedica este capítulo, en el cual vamos a estudiar, fundamentalmente, la estructura geográfica o geo-histórica, a través de los grandes núcleos de asentamiento y de expansión, que se vinculan de un modo estricto y absoluto a las posibilidades específicas y características de la expansión marítima. Puede decirse, sin ningún género de dudas, que basta con visitar alguno de los sectores fundamentales de todo este espacio gigantesco geo-histórico, basta ver los puntos de enclave y asentamiento y los puntos de comunicación intercontinental, para darnos cuenta de una gran verdad que hemos de proclamar sencillamente antes de iniciar el estudio sistemático de toda esta cuestión: sin las posibilidades oceánicas, sin las comunicaciones marítimas, sin el apoyo del mar para los movimientos expansivos, no hubiese sido posible la integración de América en la soberanía española, hubiese resultado absolutamente imposible llegar a la composición efectiva y genérica de una expansión

que se hubiese tenido que subordinar simplemente a la expansión terrestre, sin contar con el apoyo marítimo y con el apoyo naval, que en este aspecto geo-histórico en el que vamos a estudiarlos, vemos perfectamente claro su papel, el sentido y el significado de los grandes océanos marítimos en la empresa de la expansión continental, hasta alcanzar una dimensión intercontinental entre el océano Atlántico y el océano Pacífico.

Las grandes etapas de la exploración del Nuevo Mundo

Ya hemos visto anteriormente la importancia de las islas Canarias como bases atlánticas. Las hemos visto como centro de distribución en la ruta del este y en la del oeste, convertidas en escala indispensable en el camino del Nuevo Mundo, bajo unos imperativos de avituallamiento, reguladoras de las escalas, proveedoras de una economía de abastecimiento a los buques que realizan esta tarea. Las Canarias son además los puertos del Atlántico, encrucijada de rutas americanas, corredor hacia América; evidentemente, al mismo tiempo, se ha simplificado y exagerado su papel. Nacidas para España antes de las Indias, son la prefiguración del Nuevo Mundo. Las Canarias lo han preparado, lo han nutrido y ellas mismas se han nutrido de él, porque su crecimiento se ha hecho, por así decirlo, en función de la construcción de la gran Monarquía atlántica. Las Canarias y las Azores tienen el papel de archipiélagos del Nuevo Mundo. Diversas rutas vienen a interferirse en ellas de modo necesario e inevitable, tanto en la época de separación como en la de unión de las Coronas portuguesa y castellana.

Hubiera sido justo conocer las Canarias con el nombre de las Canarias del Nuevo Continente. Desde esta posición, encrucijada en el Atlántico, que son las islas Canarias, se proyecta la expansión continental que tuvo como primer objetivo los archipiélagos del Caribe, especialmente en dos puntos estratégicos del mismo: la isla Española, desde 1493, y desde 1509, Tierra Firme, que, a partir de 1514, constituyó el núcleo de la gobernación de Castilla del Oro, englobando los dos enclaves previos del Darién y Veragua. Su creación constituyó uno de los más importantes acuerdos de la Junta de Navegantes de Burgos, del año 1508. Sin embargo, a pesar de ser un hecho evidente esa presencia en el Caribe desde 1493, resultaría un error gravísimo suponer una conti-

nuidad de propósitos y realizaciones en su función; por el contrario, toda la época de ensayos colonizadores constituye una reiterada teoría de ciegas vacilaciones por parte de la Corona, que no acierta a delinear una firme política en torno a tal cuestión, como también se registra una reiterada serie de sorpresas, intentos, dramas y posiciones discordantes por parte de los españoles que actúan en el área tropical del Caribe. Ambos matices resaltan, con absoluta evidencia, a través de la heterogeneidad de intereses que, en la radicalización de sus posiciones, provocaron un brusco choque de ideales, de modo especial en la isla Española, en la cual se sucedieron cuatro situaciones distintas y correlativas dentro del período al que nos referimos: la factoría colombina, el ensayo poblador de Nicolás de Ovando, el gobierno de Diego Colón y el de los frailes jerónimos, como un primer intento de información sobre la situación social y política de la isla Española.

El mundo marítimo del Caribe

El mundo geográfico del Caribe fue para los españoles, hasta 1498, un mundo de islas, lo cual venía a concordar con la idea que la cartografía ptolomeica había plasmado respecto a la configuración territorial de la costa oriental de Asia. En ese mundo de islas, el primer viaje colombino cumplió la misión de concretar una, la Española, como centro de actividades y experiencias dentro del sistema comercial y aun mercantilista que había sido concebido por Cristóbal Colón y acogido favorablemente por los Reyes Católicos, hasta el punto de concretar un monopolio efectivo sobre las nuevas tierras descubiertas por el Almirante, cuya autoridad y prestigio alcanzó altas cumbres con motivo del éxito supuesto por su primer viaje, lo que hizo aparentemente aceptar la idea peculiar del Almirante de haber descubierto la ruta hasta el Extremo Oriente, hasta Asia. De manera, pues, que el Atlántico hispánico de los siglos XVI y XVII se está construyendo siguiendo los grandes ejes de una característica simetría, una simetría que se podría decir incompleta, porque conserva las grandes líneas, los esquemas exteriores, pero deforma las superficies, de manera que, después de haber dejado las bases canarias, se aventura a través de cinco mil kilómetros de una navegación fácil, pero siempre angustiosa por su duración. Desde la Gran Canaria o Tenerife a una de las pequeñas Antillas, durante el segundo viaje colom-

bino de 1493, la distancia fue de 2.630 a 2.685 millas; desde Canarias a la isla de Santo Domingo, esta distancia es de alrededor de 3.100 millas, o sea, más de 5.000 kilómetros. Hace falta, por término medio, un poco más de treinta días para cubrirla, treinta días sin ver la tierra, sin ver ningún otro barco a veces ni a los mismos compañeros de viaje; treinta días sin otra cosa alrededor de sí que el cielo y el agua, constituye una de las más angustiosas y tremendas inquietudes que puede sufrir el ser humano.

Después de ese largo recorrido, se alcanza un mundo nuevo de islas y de archipiélagos, algo así como la vanguardia del continente americano, la réplica más al sur entre los diez y los veinticinco grados de latitud norte de los archipiélagos de las Canarias y de las Azores, situados entre los veintiocho y cuarenta grados de latitud norte. Ese mundo de poca tierra y mucha agua desempeña en la historia primera de la América española un papel desproporcionado con su extensión y su riqueza en razón de su posición, de su proximidad y de su historia. Por su proximidad, la navegación a vela durante los siglos XVI y XVII, mucho más todavía la navegación a vela en convoy (que supone del 85 al 90 por 100 de la navegación del primer atlántico español) está sometida hasta un punto que no imaginamos a las corrientes y a los vientos. Las dificultades, muy desiguales, de la navegación en el Atlántico hacia las Antillas, sobre la ruta efectivamente recorrida contada en leguas o en millas, aunque en medida humana, en penas y angustias.

En los planes de los hombres de la primera colonización o de las primeras colonizaciones europeas de los siglos XVI y XVII, las Antillas están mucho más cerca de las Canarias y de las Azores de lo que pudiéramos imaginar hoy en día; incluso las Canarias y las Azores son avanzadas en el siglo XV y en las primeras décadas del XVI, muy próximas a la experiencia americana como premonición y campo de experimentación. Las Antillas no son más que un esquema de las Indias verdaderas, la de los altiplanos de México y del Perú, sus semejanzas con el mundo de las islas Canarias y Azores son fuertes y numerosas. En cierto modo, las islas atlánticas ofrecen mayor tendencia a unir que a separar; las identidades entre Canarias-Azores, Grandes y Pequeñas Antillas, separadas de sus continentes respectivos por navegaciones difíciles, suponen más recuerdos que diferencias. Si es relativamente fácil proponer una geografía presente de las Antillas, la tarea es mucho más difícil para una geografía retrospectiva del mundo insular. El nombre de las Antillas fue creado por

un mundo fantástico premonitorio de la Edad Media cristiana. El significado de estas islas cuantitativa y cualitativamente es el de un puñado de tierra sobre una extensísima superficie de agua; en ese sentido, desde el punto de vista histórico, se está anticipando aquí lo que en el siglo XIX llegó a producir un enorme impacto intelectual en el mundo entero, cuando el capitán Mahan proclamó la importancia de las islas para el dominio de los mares. En el interior del Mediterráneo americano, donde se observan las mayores diferencias entre el tiempo corto y el tiempo largo, existen, sin duda posible, los coeficientes más grandes de resistencia al espacio de la navegación a vela. La dificultad del espacio líquido del mar de las Antillas y del golfo de México resulta inmensa a la escala isocrónica de las técnicas antiguas, mucho más que la escala kilométrica de las técnicas modernas. El agua, en el espacio antillano, ocupa más lugar todavía en relación a la tierra que las dimensiones de las técnicas humanas de la geografía del siglo XX.

Las Bahamas, en primer lugar, las Grandes Antillas, en segundo lugar, al noroeste, las Pequeñas Antillas, al este, el continente americano de la Florida a la embocadura del Orinoco al oeste, delimitan un vasto mar que los oceanógrafos prefieren denominar Mediterráneo tropical. En una clasificación general en orden a su extensión, se sitúan en segunda posición, inmediatamente después del complejo marítimo de la Insulindia. Camilo Vallaux les atribuye 4.584.580 kilómetros cuadrados, contra los 2.967.570 kilómetros cuadrados del Mediterráneo euroasiático-africano. La superficie combinada del mar de las Antillas y del golfo de México pasa del 55 por 100 del viejo Mediterráneo y es mal conocida todavía al final del siglo XVI, recorrida incompletamente y dominada por el mecanismo complejo e imprevisible de sus huracanes; el mar interior de América que baña las Antillas y se interpone entre las islas y el Continente no ha sido concebido como tal mar Mediterráneo hasta muy recientemente. Para los marinos españoles es un golfo, más difícil, más peligroso todavía que el Atlántico. Las Bahamas, las Grandes Antillas, las Pequeñas Antillas, cubren en total espacios relativamente pequeños en la inmensidad del mar: 212.000 kilómetros cuadrados para las Grandes Antillas, un poco más de 26.000 kilómetros cuadrados para las Bahamas y las Pequeñas Antillas, Margarita y Tortuga comprendidas, es decir, en total, 238.000 kilómetros cuadrados, dos tercios de la superficie del reino de Castilla, pero un 5 por 100 apenas de la superficie de los mares internos que delimitan.

Mejor término de referencia proporcionan las islas limítrofes del Mediterráneo atlántico: 12.500 kilómetros cuadrados para el conjunto de los tres archipiélagos de Canarias, Madera y Azores. De manera que la superficie del conjunto antillano representa veinte veces la superficie de los archipiélagos europeos (Canarias, Madera, Azores), su simétrico sobre la costa europea del Atlántico español. Esta relación de uno a veinte no es la misma que existió entre Castilla y sus posesiones continentales del Nuevo Mundo. Se llega a delimitar así, alrededor del llano líquido central del golfo, un mundo insular —Antillas tropicales— de una parte, islas subtropicales de otra, que cubre poco menos de 250.000 kilómetros cuadrados. En términos de navegación antigua, la distancia es menor desde Canarias a una de las Pequeñas Antillas que desde una de estas Pequeñas Antillas a Veracruz, pero sensiblemente superior de La Habana a las Azores que de Veracruz a La Habana. La unidad de este mundo insular resulta pues muy relativa y no debe ser nunca considerada así, pero de hecho los contemporáneos de la Carrera tenían de las islas una concepción diferente de la que se indica aquí; islas supone todo territorio que se encuentre entre los puertos andaluces, canarios y las Indias propiamente dichas, es decir, el Perú, el Istmo y su vanguardia de Cartagena, Nueva España y Honduras, entre Sevilla y las dos grandes entidades indias de Nueva España y de la Tierra Firme.

El mundo continental costero y los istmos

El concepto de islas a las que nos referimos lo es en el sentido clásico del término; tal como las entienden las gentes de la Carrera, incluye territorios costeros como la Florida, que es isla en el sentido pleno del término porque la débil y estrecha península que la une a la tierra desemboca sobre un desierto. Después de haber desempeñado un papel considerable en la historia político-militar y estratégica del Atlántico de Sevilla, la Florida se diluye porque fue absorbida típicamente por la Nueva España y anuncia la situación que prevalece hasta el siglo XVIII. Puede ser considerada como una isla en la época en la que permanecieron las comunicaciones directas con Sevilla hasta el comienzo del año 1570; más adelante, porque la evolución fue muy lenta, la Florida se alineó, casi imperceptiblemente, sobre el Virreinato de la Nueva España, de modo que constituyó una base adelantada y paradójica, en el curso de

la primera historia del Atlántico español. Estos problemas se aprecian también en la costa oriental de tierra firme; es suficiente apreciar la definición contenida en la Cédula del 10 de junio de 1589, que da una definición de las islas de Barlovento, en la que incluye, además de las islas propiamente dichas, los territorios del oeste al este de Santa Marta, río del Hacha y cabo de la Vela de una parte, y Venezuela de otra. De hecho, el tejido discontinuo de ocupación costera desde la rama oriental al delta combinado de los ríos Magdalena y Cauca hasta las ramas occidentales del delta del Orinoco.

¿Por qué esta caracterización insular? Porque las primeras instalaciones que llevan los gérmenes de las futuras nacionalidades, una parte de Colombia y la totalidad de Venezuela, no pasan prácticamente los puntos marítimos de la cordillera costera, Santa Marta, río del Hacha y cabo de la Vela, flanco noroeste de la Sierra Nevada de Santa Marta, pequeños trozos de la futura Venezuela, algunos sectores de los montes Caribes; esos territorios son doblemente islas, porque detrás de ellos o tienen la barrera de montañas, la mayoría de las veces infranqueables, o un espacio vacío de vegetación o despoblado los separa de la inmensa cuenca del Orinoco. Todos estos puntos sin antepaís quedan separados entre sí por zonas costeras bravas, su aislamiento es perfecto, no se comunican más que por el mar, y el mar es el único lugar que las une al resto del mundo; estos enclaves son mucho más claramente islas en el sentido pleno de la palabra. La estructura de sus cambios con el complejo portuario es idéntico al de las islas, su historia misma presenta con la de las Antillas analogías impresionantes, el establecimiento está la mayoría de las veces separado del continente, sólo conocen una importante vinculación en las nuevas comunicaciones del siglo XVIII; por esto ha podido decir muy exactamente Pierre Chaunu que todas estas islas están formando los límites del Mediterráneo americano.

Este espacio de trescientos mil kilómetros cuadrados de tierras alrededor del Mediterráneo americano no ha sido nunca simultáneamente dominado por los españoles en el curso del primer siglo y medio de historia. El apogeo de las islas se sitúa alrededor de 1520; desde esta fecha, con algunas excepciones, la contracción se hace cada vez más evidente. Antes de ese año el índice de actividad al comercio exterior sitúa el apogeo de las islas entre 1516 y 1530 con un ligero descenso en medio de estas fechas. La ruptura es evidentemente acusada por la conquista de nuevos espacios y el desplazamiento consecutivo del centro de gravedad

de la Indias más al oeste. La anexión del altiplano mexicano provocó una ligera subida en la mitad de la década de 1520, entre 1521 y 1525; la conquista del Perú fue responsable de la caída del nivel de actividad que sigue a partir del gran cambio de los años 30. En el centro de ese punto mediterráneo americano, el papel de la isla Española en la historia del Atlántico ibérico es indudablemente lo que proporciona su verdadera riqueza.

Santo Domingo debe este papel a un azar histórico sobre el cual no hay necesidad de insistir, un azar que como todos ellos no es más que eso, un azar. Su posición, en efecto, casi en el eje del alisio y de las corrientes nacidas del alisio, le valió un acceso fácil sobre la ruta americana, verdaderamente posible, de la más antigua navegación. Santo Domingo ocupó una posición subcentral, si no para el conjunto del Mediterráneo americano al menos para el más grande de los dos Mediterráneos americanos, el mar Caribe. La costa sur de la isla tiene una posición privilegiada de donde se puede alcanzar cualquier punto de las Antillas, de la costa de tierra firme y el istmo; se comprende así que Santo Domingo haya conservado durante varias décadas su preponderancia. La anexión y el crecimiento de la Nueva España contribuyeron a sustituir Santo Domingo por La Habana en ese papel de pivote de todo el sistema de las comunicaciones del Mediterráneo americano; en el papel de primera capital, después de segunda capital de las Indias, la Española ha sido favorecida por los recursos naturales de su suelo y su masa considerable (78.250 kilómetros cuadrados). La riqueza de Santo Domingo se convirtió rápidamente en una tradición literaria: todos los historiadores de Indias le consagran algunas páginas en uno de los puntos de vista más interesantes en los orígenes de una tradición que ha contribuido mucho a crear está Gonzalo Fernández de Oviedo, porque este historiador le ha dado el prestigio de su talento al escribir sobre ella entre 1535 y 1548, en el momento en que se produjo la caída de la primera prosperidad de Santo Domingo. Estamos en el origen de la leyenda de la riqueza de Santo Domingo, pues que al momento en que Oviedo pone el acento en esta afirmación todas las fuentes le siguen, pero deja de ser verdad.

La Española es como el microcosmos de toda la historia americana, un microcosmos mucho más precioso, porque anticipa casi un siglo los acontecimientos del continente, y en consecuencia la coyuntura global de un continente y del Océano, en la medida igualmente en que, en ra-

zón de su débil mano, la experiencia dominicana reviste aspectos particulares. No solamente la historia de Santo Domingo anticipa, sino que acentúa y exagera los procesos que son más característicos. En ese microcosmos ocurren importantísimos fenómenos: en primer lugar, el descrédito de Colón y de la idea colombina respecto a la territorialidad asiática que había creado, confundiendo, Cipango con la Española; en segundo lugar, la evolución catastrófica de la población india, que hoy sabemos se debe fundamentalmente a problemas biológicos de adaptación; en tercer lugar, la cuestión relativa al primer diseño urbano del mundo castellano en territorio americano; por último, la primera manifestación de un ciclo aurífero verdaderamente importante que marca los caracteres fundamentales del primer Nuevo Mundo representado por la isla Española.

La historia económica se resume en un cierto número de ciclos de actividad dominante, en el sentido brasileño del término. El primero, evidentemente, es el ciclo del oro; un oro aluvial extraído por métodos antiguos, pero con ayuda de mano de obra abundante, en parte femenina. En un primer estadio, hay un simple aprovechamiento del oro acumulado por los indios en el curso de varios siglos de un largo pasado. Las poblaciones de la Española, menos todavía que las del continente, no se encontraban alineadas en niveles de economía monetaria, reposando sobre el uso del metal precioso. El oro ornamental había sido encontrado por diversos azares sin esfuerzo especial ni voluntad preconcebida; la producción durante mil años en estas condiciones sólo pudo alcanzarse por la exigencia que los españoles impusieron a los indios en dos o tres años. Antes de que concluyese esta fase de recolección, comenzó el primer ciclo de la producción del oro, si puede llamarse así a la única serie valuable de que se dispone; la curva oficial de importaciones de oro y de plata en Sevilla se termina en 1525. A partir de la década 1521-1530 y más particularmentea partir de los años 1523-1525, un nuevo ciclo metálico comienza: el de México, colapsado desde 1535 por el peruano.

El ciclo antillano alcanzó el final con la caída de la población indígena al comienzo de la década de los años veinte del siglo XVI. Las exportaciones recensadas por Hamilton en el curso de los años 1503-1510 se elevan a un poco más de diecinueve toneladas de oro, la serie no está completa, el oro es más difícilmente controlable que la plata; deben tenerse en cuenta las dudas de una administración poco experimentada. Pierre Chaunu ha medido una parte solamente de las llegadas a Europa.

Supone que en la mina y en el puerto de llegada de los navíos se pierde mucho y las tentaciones se multiplican; puede afirmarse que, a diferencia de lo que pasará más tarde en el Virreinato, ha retenido infinitamente menos metal sobre la plaza de sus necesidades, que lo ocurrido en México o en el Perú en la segunda mitad del siglo XVI y más todavía en el siglo XVII. Cree Chaunu que este primer ciclo de oro pudo producir entre veinticinco y treinta toneladas de metal amarillo, del cual el 90 por 100 es imputable a las islas, 70 u 80 por 100 del total a Santo Domingo; el primer ciclo del oro es pues un ciclo de la Española. Puede, pues, afirmarse que la primera economía de la Española fue una economía de oro. En consecuencia, desde ella se están abriendo unas rutas espectaculares de comunicación económica, que estudiaremos en su momento porque ahora nos interesan fundamentalmente los caracteres específicos de la estructura geo-histórica.

Desde 1530 hasta 1650 la característica típica de la isla es la de una inevitable decadencia; no le quedaron apenas a Santo Domingo para su supervivencia más que las funciones administrativas vinculadas a ser sede de la más vieja audiencia, si se quiere metrópoli sentimental de las Indias. Santo Domingo sirvió de lugar de descanso desde 1540 a 1545 a los conquistadores. Aquellos que no pueden ni pensar en regresar a España, encuentran en Santo Domingo fructuosas compensaciones.

La decadencia de Santo Domingo se acentuó entre 1590 y 1600. Además de corresponder tal decadencia al paroxismo de la crisis de los cueros, más allá de 1600, Santo Domingo se coloca sobre un lugar bajo, menos del 50 por 100 del total de las islas: del 3 al 5 por 100 del tráfico global. Su tráfico obedece, con una ligera caída en relación al conjunto, a un ritmo decenal de la coyuntura también. El Puerto de Santo Domingo, pese a quedar fuera del tráfico de la Carrera de Sevilla, constituyó siempre un elemento dominante, asumiendo del 80 al 90 por 100 del conjunto del tráfico de la isla con España. Unos tras otros, los puertos desaparecen de la estadística oficial del tráfico americano de España: Montecristo, en la costa norte, en 1565; Bayaha, efímero, en 1595; Puerto Real, en la costa norte, en 1567; la Yaguana, sobre la costa oeste, en 1594. Puerto Plata, en la costa norte, es el único puerto a excepción de Santo Domingo que conservará, hasta comienzos del siglo XVII, la apariencia de vía autónoma. En el siglo XVII, pues, el movimiento comercial de la isla Española con las Indias se confunde completamente con el de Santo Domingo. Esta desaparición de los puertos de las estadísticas se-

villanas no significa, necesariamente, la desaparición total de los antiguos puertos de la costa oeste y de la costa norte. Los vínculos de cabotaje han continuado poniendo en comunicación Santo Domingo con estos puertos, ese cabotaje es el hecho en virtud del cual Santo Domingo asume todavía un papel primordial del centro de redistribución a través de toda la isla. El destino de la isla Española es igual al de las otras Grandes Antillas, Puerto Rico al este, Cuba y Jamaica al oeste; vacías de hombres, abiertas a los corsarios que las saquean y las ayudan a vivir, reconstituyen bien que mal una economía mínima sólo debido a su posición.

Puerto Rico tuvo un papel estratégico a la entrada del mar de las Antillas y Cuba; aproximándose hacia la Florida y vigilando el golfo de México en la encrucijada de los caminos marítimos de regreso pudo compensar sus riquezas mediocres poco consistentes. Toda la historia de Cuba, desde los comienzos, se confunde con la historia de la costa sur dominada por Santiago y con los puertos de la costa noreste que al borde de la canal vieja va a acabar por confundirse con la de La Habana. La Habana sólo es un punto de referencia en 1537; se sueña con instalar artillería defensiva. En las publicaciones sucesivas de la *Historia natural* de Fernández de Oviedo, la plaza de La Habana aparece como ínfima; su importancia es, según el autor, mucho menor que la de Santiago, que se mantiene como capital. La Habana se encuentra situada cerca de otras localidades como Trinidad, Sancti Spiritu, Puerto del Príncipe, Bayamo, que no tardarán en borrarse completamente y desaparecer. La Habana no tiene todavía el título de ciudad, es simplemente una villa.

A partir de 1540 y 1542 La Habana aparece ya en las listas del monopolio de Sevilla. De hecho, La Habana en 1570 sólo tiene sesenta vecinos; su nueva prosperidad, que lenta pero inexorablemente acabará por absorber toda la isla, reposa sobre bases militares, sobre bases naturales y sobre bases industriales si la palabra no resulta demasiado ambiciosa para designar el importante centro de construcciones navales del Atlántico español en la primera mitad del siglo XVII. Sin duda, las cualidades del puerto y su posición estratégica excepcional son los responsables de este crecimiento. Entre la isla que la protege y la costa hay lugar para quinientos a mil navíos. El puerto está bien aprovisionado de madera, cualidad preciosa por las necesidades de importantes grupos de hombres que llevan los convoyes, pero también preciosa para la repara-

ción de arboladuras fatigadas y sobre todo para la construcción de navíos derivados de la reparación. El más grave de los defectos de La Habana es la falta de agua: las aguas que se encuentran próximas en abundancia son malas para el consumo. Hacen falta, en consecuencia, unos fuertes depósitos para aportar el agua para los navíos, pues los centros de aprovisionamiento más próximos estaban en la costa sur; este defecto de La Habana se lo reparte con Cartagena de Indias, otra gran base estratégica de la Carrera; harán falta para vencerlo enormes trabajos que no son posibles a nivel de las técnicas de la época, y sobre todo, de la superficialidad y de la falta de espíritu de continuidad de las sociedades criollas, congénitamente incapaces de logros serios. Un hombre de mar del tipo de un Cristóbal de Eraso lo expresó en 1578:

> A todo el mundo es notorio que los mejores puertos de la cristiandad son el de Cartagena y el de La Habana, y en éstos no hay agua, en el de Cartagena que es causa que se muera la gente de mar y guerra de esta armada y de las flotas cada año y quien lleva tanta armada como esta que traigo a mi cargo y donde acuden todas las flotas y navegantes considere vos el daño grande que en esto habrá.

Por ello, La Habana, a pesar de sus evidentes ventajas, queda como una escala reducida, donde la mortalidad es enorme; las dificultades de los largos viajes, la ruda prueba que ellos representan, habrán contribuido con los gastos que entrañan a retardar la regla del buen sentido de prohibición de las salidas, después del 20 de agosto, para proteger los convoyes al salir de La Habana del peligro de los huracanes. Pero el desarrollo de La Habana es inevitable, la construcción de un cinturón fortificado para asegurar la protección de la bahía será responsable de un desarrollo económico que, a su vez, mucho después contribuyó a simplificar la ley de la defensa del norte de la isla. Las razones que impulsaron a la construcción de La Habana como una segunda Cartagena hacen referencia a dos fechas: la primera, los ataques franceses, particularmente virulentos de 1550 a 1555; ellos ayudaron a España a una toma de conciencia, no suficiente todavía para llevar a La Habana la puesta en servicio de los planes defensivos reclamados por las autoridades locales; hizo falta que se produjesen los ataques de Drake, después de los cuales se confirma el carácter neurálgico de la posición de La Habana, y el Consejo de Indias se decidió a hacer de ella una base de primera magnitud. Se pueden suscribir plenamente sobre este punto los juicios

elaborados por autores ingleses otorgándole máxima importancia al puerto; en consecuencia, el factor estratégico a partir de 1586 fue el elemento dominante de la economía cubana; el renacimiento económico y después demográfico es imputable a los capitales llevados por las guarniciones y los constructores. Este crecimiento de la función militar de La Habana es igualmente responsable de una geografía nueva de la isla, volcada hacia el norte, hacia la gran apertura del golfo de México y el paso de las flotas y galeones de la Carrera indiana de Sevilla.

Los factores político-militares y estratégicos contribuyeron a ofrecer a La Habana, pero no a Cuba, el destino trágico de las islas españolas. Este destino está bien resumido en la curva más general del tráfico oficial global con el complejo portuario sevillano; ese tráfico, de media década global, pasa de 28 navíos con 4.660 toneladas de 1576 a 1580, a 104 navíos con 14.587 toneladas de 1586 a 1590. Este cambio decisivo entre 1580 y 1590 significa una línea de tendencia que se mantendrá hasta 1630.

En el camino marítimo de la vuelta, además de La Habana, van a desempeñar un papel importante las islas de las Bahamas y las Bermudas, así como la isla de la Florida, una isla esta última que supone el territorio de la América española más próxima al camino de las idas y las vueltas, la ruta del regreso. La navegación es fácil, pues entra inmediatamente en el contraflujo de las latitudes medias. Se comprende, por esta razón, una característica de la historia de la Florida, atraída por la Nueva España, de la que acabará por depender. Por eso se ha considerado la Florida en la época española como una isla que, a la vista de la geografía del tiempo, ha sido rescatada por el norte integrándola en un continente mal definido. A diferencia de las Bahamas, la Florida se ha beneficiado de una concurrencia de colonización. La banda costera, que va desde la desembocadura del río Magdalena entre Cartagena y Santa Marta hasta la desembocadura del Orinoco, es una tierra vacía, lo que ha permitido hablar fundacionalmente y en lo que se refiere a las rutas de penetración de verdaderas islas costeras. Durante los siglos XVI y XVII estas islas están mucho más próximas a las Antillas que a las posiciones continentales del altiplano mexicano o del Perú, básicamente por la antigüedad de sus historias respectivas. Esta costa, con la de las grandes islas de las Grandes y Pequeñas Antillas, es la más antiguamente delineada sobre una carta; sus extremidades fueron descubiertas por Colón en el este, durante el tercer viaje; la región de la Boca de La Sierpe, es

decir, la parte occidental del inmenso delta del Orinoco, la larga península de Paria y sus antecedentes insulares de Trinidad, los Testigos y Margarita; en el oeste, durante el cuarto viaje, Colón trazó de mano firme el diseño costero de Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Veragua, Panamá, hasta el golfo de Darién. Entre estos dos términos geográficos Ojeda exploró la mayor parte de la costa de Venezuela actual, desde Margarita a Maracaibo. Rodrigo de Bastidas, en 1502, realizó la unión del Darién con la enorme laguna de Maracaibo. En los últimos años del siglo XV y los primeros del XVI este largo trazado de la costa fue muy bien conocido; el descubrimiento de la costa norte de América del Sur es posterior en siete u ocho años a la de Santo Domingo, pero precede en una cierta medida a la mayor parte de la de Cuba.

Esta costa se vincula a ella todavía más por una historia difícil: la historia administrativa en sus preciosos diseños muestra, claramente, cómo la costa de Venezuela ha estado durante una larga parte de su historia colonial vinculada a la Audiencia de Santo Domingo. El Virreinato de la Nueva Granada se constituyó entre comienzos y mediados del siglo XVIII; esta tardía promoción administrativa pertenece al movimiento de la historia de la tierra firme oriental; también Venezuela, una de las grandes unidades administrativas de la América española, se desarrolla en el último cuarto del siglo XVIII; cualquiera que sea el brillante imperio del cacao, el tabaco, el azúcar de las contrafuertes fértiles de la cordillera costera, con sus élites criollas abiertas a las luces, o las síntesis intelectuales americanas de la independencia, se forjan en contacto con una Europa mucho más fuerte de lo que lo fue en la primera época española. No pertenecen a esta época del XVI y del XVII, es el siglo XVIII del Atlántico europeo, el de las riquezas materiales y de los valores intelectuales.

La costa oriental de la tierra firme es, entre 1500 y 1650, algo verdaderamente modesto. La sistematización de Venezuela costera no se acaba antes de 1634, la serie de islas costeras vacías hizo posible la ocupación de Curaçao por los holandeses en 1636; aquí se asentó, durante mucho tiempo, una presencia holandesa que ha sido el soporte en las cercanías de las inmensas salidas de sal de Araya, de modo que, en realidad, la costa oriental de tierra firme no ha sido nunca otra cosa en toda esta primera historia del Atlántico que una serie de posiciones aisladas, un archipiélago mal unido al continente cuyas islas no comunican entre ellas más que por el mar. Se produce, pues, un fracaso relativo del valor

de asentamiento de estas costas respecto al tráfico marítimo; en primer lugar, por la concurrencia continental de los dos grandes ejes que fueron México y Perú; en segundo, por las estructuras geográficas del país; en tercer término, por la resistencia india a la penetración de los españoles

Son dos los sectores en que puede dividirse la costa de tierra firme: el oriental, donde se registra la primera gran riqueza, la perlífera, en dirección del Orinoco, Amazonas y Brasil; limitado por dos islas o grupos de islas al este la Trinidad, al oeste la Margarita y la capital perlífera de Cubagua, sobre el continente, como contraescarpa de esas islas, una península de salinas naturales, la de Araya y, en el centro, Cumaná. Son las únicas bases permanentes en el extremo oriental de la costa de tierra firme y forman el extremo oriente de las Indias de Castilla. Más allá, dos mil kilómetros separan todavía las posibles avanzadas de España respecto a los mercados del Brasil. En el otro extremo, al oeste, las bases de tierra firme constituyen una presencia particularmente continua sobre un frente de menos de cerca de quinientos kilómetros, estirado por el diseño de la costa desde la extremidad occidental del delta del Magdalena, que marca el puerto de Santa Marta, hasta la casi isla de Paraguaná o Coro, antigua capital de Venezuela cerrada al oeste entre las bahías de Maracaibo. Estos dos sectores no quedan verdaderamente unidos entre sí antes de finales del siglo XVII, pero sobre el frente marítimo, de seiscientos kilómetros que le separan, un tercer conjunto se constituye penosamente, señalado en primer lugar por la base efímera de Burburata (1549-1568), situada a unos doscientos kilómetros de Caracas, fundada en 1567, muy pronto aumentada por un verdadero puerto, en La Guaira (1588). Estas rutas aseguran unos vínculos más sólidos que otros del poblamiento español; sólo existe la excepción de la fértil Costa Rica, un territorio muy próximo al Ecuador, habitado por una población más exclusivamente hispánica que la actual Venezuela.

La más antigua Venezuela se ha confundido durante mucho tiempo con la laguna de Maracaibo, a la cual debe su nombre de Nueva o Pequeña Venecia, con el centro de Coro en la raíz de la casi isla de Paraguaná; el hecho de que no aparezca más que nominalmente en las listas de la Carrera de las Indias no tiene un gran significado. Esta ausencia prueba que el papel de la más antigua Venezuela es anterior a 1550, fecha de cambio en el conocimiento que tenemos de las direcciones, rutas y orígenes de las mismas; significa, por otra parte, incluso desde la pri-

mera mitad del siglo XVI la presunción de un papel de escasa importancia. Coro, según todos los indicios, ha tenido menos peso que la bahía de Araya o la minúscula Cubagua. De Coro partió en 1538 la expedición de Nicolás Federman en dirección de la meseta Chibcha, pero Coro, en los bordes de Venezuela Central, no es verdaderamente la Venezuela central.

¿Qué es entonces, antes de 1568, la Venezuela central? Está Burburata, al este de Caracas, Nueva Segovia de Barquisimeto, Carora, Tocuyo, Trujillo, en la masa de las tierras medias al sur de Coro, al norte de la cordillera; Mérida, al este de Maracaibo; el desarrollo del valle del Barquisimeto es relativamente antiguo: su colonización en profundidad debe datar de mediados del siglo XVI. Se aprecia en efecto, el descubrimiento de las minas de oro de San Felipe de Buria en 1552, que provocaron una reacción en cadena: la puesta en explotación de la región y la creación, en 1552, de la ciudad de la Nueva Segovia; otro signo de prosperidad del crecimiento: en 1552, una revuelta de negros levantó toda la región, reuniendo hasta ciento ochenta esclavos negros antes de ser aplastada. Estos ciento ochenta esclavos importados hicieron un excelente papel para la explotación de Barquisimeto. Carora contaba con cuarenta vecinos en 1649 y Tocuyo cincuenta y tres repartimientos, agrupando 23.000 indios.

El único puerto puesto en acción antes de la fundación del conjunto de Caracas-La Guaira fue Burburata, unos doscientos kilómetros al este de Caracas en un reforzamiento de la costa de tierra firme. Ha sido llamada la Caracas anterior a Caracas. Fundada en 1549, fue elevada al rango de ciudad, destruida en parte por los corsarios en 1553, y subsistió hasta 1568. La aparición de Caracas es tardía, pero su desarrollo fue constante a partir de su fundación, de tal manera que, al final del siglo XVII, decir provincia de Caracas y Venezuela es equivalente. Caracas debe aparecer como un corpúsculo apenas perceptible en una tierra india; así puede apreciarse en 1570, en el momento de la descripción de Velasco: ochenta o noventa vecinos solamente y de 10.000 a 12.000 indios, más o menos, mal sometidos. Según el mismo Velasco, el conjunto de Venezuela no contaría más de 200 vecinos y de 55.000 a 60.000 indios tributarios. Pero Venezuela no asciende hasta 1567, y más concretamente en 1588, con La Guaira, cuando alcanzó su mayor impulso; es el puerto el que le va a dar sentido a Caracas.

Por último, la tercera parte de la costa de tierra firme, desde Car-

tagena hasta Coro, es, a la vez, la más antigua y la más regularmente activa, si se tiene en cuenta el índice de actividad clásica del movimiento con la España del sur; en el cuadro del monopolio se comprueba, en efecto, que el conjunto Coro, puerto de la laguna de Maracaibo, cabo de la Vela, Santa Marta, pesa fuertemente sobre la Venezuela central durante toda la duración de la primera modernidad, siglos XVI y XVII. Con más razón todavía, el grupo de la tierra firme occidental pesa sobre el de la tierra firme oriental: 2.474 toneladas para la tierra firme occidental; por ejemplo, de 1616 a 1620 cuenta 1.505 toneladas para la tierra firme oriental en el mismo tiempo o 1.790 de 1611 a 1615. De 1646 a 1650, por el contrario, la ventaja de la tierra firme occidental es mucho más consiserable todavía, con 2.885 toneladas contra 560 por la tierra firme oriental y 2.652 toneladas para el grupo de Venezuela central. El grupo de tierra firme occidental se caracteriza, en consecuencia, por una masa muy considerable en todo tiempo y por un movimiento específico en la serie de los índices de actividad del complejo portuario. La Venezuela central crece rápidamente, la Venezuela oriental, fuera de prestigios perlíferos antiguos, decrece rápidamente hasta quedar vacía. La tierra firme occidental, por el contrario, es una zona de equilibrio; los transportes al interior de los seiscientos kilómetros marítimos de la tierra firme occidental se equilibran en un movimiento ligeramente creciente; el aumento de la zona de Maracaibo compensa muy largamente el reflujo de Santa Marta, río de la Hacha y Coro. Una relativa solidez, incluso en la mediocridad, caracteriza finalmente la economía colonial de la tierra firme occidental; contra la relativa dispersión de su producción, se buscará en vano un producto que desempeñe fuertemente el papel de las perlas de Margarita, de la sal de Araya, de la plata en la frontera de los dos Méxicos, el seco y el húmedo. Contra la mediocridad de sus comunicaciones con el antepaís, los 5.300 metros de la Sierra Nevada de Santa Marta están, en cierta medida, entre la costa y el eje de penetración interior del río Magdalena; esto es más verdad todavía para el río de la Hacha y el cabo de la Vela que para Santa Marta propiamente dicho. Los 5.000 metros de la cordillera más masiva suponen un obstáculo a las comunicaciones entre Coro, un punto cualquiera del lago de Maracaibo y el Nuevo Reino de Granada. Tierra firme occidental posee, pues, en primer término una estructura insular reconocida en el conjunto de la tierra firme de la que se ha hablado. Los inconvenientes son el lado marginal de tierra firme; la tierra firme occidental pesa más fuertemente que ningún

otro fragmento comparable al del este; ella debe pues a su antigüedad, seguramente, su posición de benéficas proximidades: proximidad de Cartagena, el gran polo de redistribución, proximidad de la desembocadura de la salida del Nuevo Reino al Atlántico, proximidad decisiva a la gran isla trampolín de Santo Domingo.

Coro se encuentra exactamente sobre el meridiano del gran puerto de Santo Domingo, 900 kilómetros de navegación relativamente fácil, en la ruta de los alisios, fuera del camino más frecuentado de los huracanes; toda la costa que va de Coro a Cartagena se aproxima cada vez más a La Habana, centro fundamental junto con Santo Domingo de la navegación del Mediterráneo americano. Cualquiera que sea la transferencia de Santo Domingo a La Habana del centro de gravedad del comercio del monopolio, es un acontecimiento para toda la tierra firme occidental en la medida que se aleja, de Santa Marta y del río de la Hacha, la ruta habitual de los convoyes. La sustitución de Santo Domingo por La Habana significa un rudo golpe para la costa de tierra firme; a primera vista, refuerza la posición de la costa occidental por aproximación a la costa oriental, pero no es más que una mera apariencia; de hecho, la posición geográfica de la costa occidental a tierra firme no significió preminencia. Sus estructuras geográficas son menos consistentes que el primer Atlántico hispanoamericano mismo, en el conjunto de 1550 a 1650; por consecuencia, varía poco, participa esencialmente de la mediocridad del conjunto de la costa de la tierra firme, al este de Santa Marta.

Cartagena atlántica tiene la llave de otro mundo. Cartagena, en efecto a diferencia de otros puntos ístmicos, puntos sin espesor que se relacionan directamente al otro mar, une a su vocación marítima una vida profundamente unida a las tierras, es la salida de las altas tierras colombianas, es también el flanco del istmo. Sin Cartagena, la posición de Nombre de Dios y Portobelo es impensable; es la base militar del sistema. En razón a su presencia, durante mucho tiempo, hasta una fecha avanzada del siglo XVII, Panamá ha podido quedar sin contrapartida sobre la costa atlántica del istmo; la verdadera referencia atlántica de Panamá es Cartagena; mucho más, el puerto intermitente del istmo es la cabeza verdadera de la navegación atlántica con América del Sur. En el siglo XVI y en la primera mitad del XVII es una geografía que no se pretende que sea global sino subjetiva; vista desde Sevilla, Cartagena no puede quedar separada del istmo; es un punto de confluencia en las comu-

nicaciones y en la base defensiva atlánticas. La enorme unidad costera que va desde el golfo del Darién hasta el cabo de la Vela sobre 1.100 kilómetros ha sido recorrida, si no perfectamente reconocida, en los primeros años del siglo XVI. La presencia española ha tardado en implantarse, porque Cartagena se encuentra unida a la construcción del istmo.

La búsqueda de accesos continentales había comenzado, a la vez, más al oeste en el Darién y más al este en la región de la laguna de Maracaibo; por esta razón, la fundación del gran puerto sobre una de las desembocaduras posibles, no la mejor, del gran sistema fluvial del río Magdalena, es relativamente tardía (1533), después de la tentativa desgraciada de Ojeda en 1509. La fundación de Panamá es de 1519. El emplazamiento de Cartagena es, evidentemente, menos favorable para la marcha hacia el istmo en su estrangulamiento máximo, es más difícil de acceso que la laguna de Maracaibo respecto a Santo Domingo, pasa ligeramente al oeste de la ruta meridiana. Por haber sido tardío, el esfuerzo es considerable. Los preparativos de Pedro de Heredia comienzan en 1532 y asombran por su amplitud. Se acaban tras una serie de esfuerzos preliminares y de fracasos. La fecha de la puesta a punto de la primera colonia de Cartagena muestra hasta qué punto su existencia está en relación estrecha con los acontecimientos del istmo y del Perú. Los problemas que se oponen a la colonia en los primeros años de su existencia son los típicos de todos los puntos de poblamiento en sus primeros años. Apenas constituida la población de Cartagena, se expansiona en diferentes direcciones, esencialmente hacia el suroeste, porque la penetración al interior mismo del sistema Magdalena-Cauca pertenece más particularmente a la base de Santa Marta, vecina más antigua y de vocación marítima menos intensa; lo importante para Cartagena era la unión con el istmo. Esta vocación aparece en la capitulación del 5 de agosto de 1532, con Pedro de Heredia, para conquistar desde el río Magdalena hasta el Atrato, quien confía al fundador de Cartagena un eje de actividad geográfica constituida por cuatrocientos kilómetros de costa que van desde Cartagena hasta el fondo del golfo Urabá y la embocadura del río Atrato. La fundación, en 1534, por Pedro de Heredia de la base de Santiago de Tolu muestra con qué seriedad esta exigencia ha sido comprendida.

Sin Cartagena, el Nuevo Reino hubiese debido encontrar una salida hacia la costa atlántica; ni Santa Marta, ni la Venezuela de Maracaibo, podían desempeñar ese papel, pues estaban inclinados al este del gran

eje fluvial del complejo Magdalena-Cauca. La captura del tráfico por Cartagena se explica, seguramente, por la mayor antigüedad de la base cartagenera, fundada en 1533. El Nuevo Reino, por el contrario, nunca antes de marzo-abril de 1539, y eso en su punto originario de conquista por parte de Jiménez de Quesada, Federman y Benalcázar. Esta antigüedad es importante, pues demuestra que la fundación de Cartagena ha sido dictada por otras consideraciones que las de un antepaís que no ha existido todavía.

El puerto de Cartagena es excelente: tanto los juicios de los hombres del mar del XVI como los marinos contemporáneos se deshacen en elogios. El viejo Velasco escribe alrededor de 1570: «El puerto de esta ciudad es de los buenos de las Indias y no tiene otra falta sino que las naos surgen lejos de la ciudad». Estos mismos elogios los encontramos en las instrucciones náuticas contemporáneas. El inconveniente más importante es el aprovisionamiento de agua; ya en 1570 Velasco señala esta precariedad. Hay varios puertos posibles y en nuestros días varios en servicio a lo largo de los 250 de la costa del gigantesco delta, pero ninguno tan natural. El Nuevo Reino de Granada, en gestación, adoptó como salida un puerto preexistente. Santa Marta y la Venezuela de Maracaibo, bases de partida de Jiménez de Quesada y de Federman, estaban excluidas; la salida al Pacífico por Buenaventura, muy dudosa por diversas razones; no podía ser más que Cartagena, cuyo emplazamiento era excelente. Cuando la Carrera se disocia, esta supervivencia se justifica menos, porque hará falta esperar al siglo XIX para que la posición lógica de Barranquilla, a algunas millas de la desembocadura del río Magdalena, no acabase por arrastrarla; por ello Cartagena ha desempeñado durante toda la época española, y sin duda durante el siglo XVI y XVII, el papel de puerto del Nuevo Reino. Cartagena, realmente, es la razón del Nuevo Reino, en la medida que el extremo norte andino se une a la economía de los cambios de largo radio de acción, gracias a Cartagena.

La superioridad de la cuenca hidrográfica del Magdalena-Cauca es tal que solamente ésta impuso la orientación. Se puede deducir que una fracción ínfima solamente de los cambios entre el corazón del Nuevo Reino y el mundo exterior se inclina hacia el Atlántico en lugar de hacia el Perú gracias a la desembocadura de Cartagena. La actividad portuaria de Cartagena tiene un índice de actividad impresionante para todo el conjunto del Nuevo Reino. Esta actividad portuaria de Cartagena no puede ser recogida más que de un modo imperfecto, de una parte por

el movimiento unitario de las entradas de navíos que provienen de Cartagena en el puerto del Nombre de Dios, durante menos de cincuenta años; por otra parte, por el movimiento de Cartagena con el complejo portuario andaluz-canario. Desgraciadamente, esta última fuente es de una utilización muy delicada; el movimiento conocido queda muy lejano de la realidad, además, debe tenerse en cuenta el fraude excepcionalmente activo en ese sector: sólo los navíos que iban a Cartagena son estadísticamente computados en la misma Cartagena; esos movimientos, de desigual importancia, acaban en efecto por dañar seriamente las mediocres series estadísticas. De todos modos, la comparación del almojarifazgo de Cartagena con el de los mismos años de Nombre de Dios o Portobelo muestra una cierta tendencia al crecimiento relativo del movimiento del puerto de Cartagena.

Cartagena, a pesar de esta vinculación con el Nuevo Reino y el ante-país, tuvo una relación fundamental con el mar. Una ciudad de piedra que posee, más que ninguna, una importante colonia extranjera y, desde 1610, un Tribunal de la Inquisición, primera villa promovida después de México y Lima, nos da un importante orden de grandeza; en otras circunstancias hemos de interpretar la creación de un tribunal de Inquisición en Cartagena como un hecho de coyuntura, así lo ha hecho ver Pierre Chaunu, y es evidentemente porque en 1610 no es un azar significante, sino también revelador de estructuras. Los hechos de justicia de la Inquisición relativos a costumbres y herejías constituyen, al decir de Pierre Chaunu, un lujo que sólo las sociedades cosmopolitas situadas en una vasta red de intercambios pueden pagar. El hecho que desde 1610 funcione un Tribunal de la Inquisición en Cartagena de Indias contribuye a caracterizar la importancia de la plaza en tercera posición después de México y Lima; tanto las construcciones urbanas como las defensas, tan extraordinariamente estudiadas por Enrique Marco Dorta en su excelente obra sobre Cartagena de Indias, forman también una decisiva caracterización y refuerzan considerablemente esta idea.

Es difícil distinguir en la actividad de Cartagena lo que pertenece a la ciudad y lo que pertenece al istmo. El movimiento está muy por debajo de la realidad, puesto que los convoyes que van a tierra firme descargan en Cartagena la cuarta parte aproximadamente de su carga. Por otra parte, la detención en Cartagena se hace a la ida y a la vuelta; a la ida tiene una media de quince días, pero puede pasar largamente de esta estancia. Nada más variable que la estancia en Cartagena a la vuelta, que

va de tres a cuatro días en el 35 por 100 de los casos, hasta la llegada de la flota del Pacífico, la coyuntura de Cartagena, donde se espera mejor que en Nombre de Dios y en Portobelo, llegando incluso a dos meses. Esto quiere decir que en esta estancia intervienen los imperativos de seguridad. Esta extrema elasticidad del tiempo de estancia en Cartagena de Indias habla de una independencia de Cartagena respecto a las exigencias comerciales del istmo, a la vuelta de nuevo tiempo de parada pero más corto y menos elástico, once días en lugar de quince nunca se superan; los tiempos de parada conocidos al regreso se escalonan de cuatro a dieciséis, diecinueve, excepcionalmente veintiocho días; en total, el tiempo de parada en Cartagena es, pues, de una media de veintiséis días. Esto quiere decir que se asegura un importante margen para las transacciones y las ferias, que puede ser mucho más largo. En conjunto, en caso de fuerza mayor, es técnicamente más fácil de organizar una larga estancia en Cartagena que en el istmo propiamente dicho. Se distingue también Cartagena por sus construcciones navales, pero su verdadera importancia es de tipo militar, por ser la base de las galeras que aseguran la protección de la costa y que defienden también la línea regular de la Carrera.

La idea del istmo está absolutamente vinculada con el descubrimiento del Pacífico, después de considerables penalidades y sufrimientos. Las gobernaciones de Veragua y Darién habían conseguido consolidar dos fundaciones: Nombre de Dios, bajo el mando de Diego Nicuesa, y Santa María la Antigua, donde la falta de un capitán caracterizado impuso la búsqueda de Nicuesa para que también asumiese la responsabilidad; cegado de vanidad al creerse imprescindible, cometió algunas imprudencias e hizo algunos comentarios, de modo que al llegar a Santa María la Antigua fue recibido con manifiesta hostilidad como un intruso, negándose a reconocerle como gobernador, y embarcándolo en un bergantín fue enviado a España. Nunca volvió a saberse nada de él; esta desaparición originó la ocasión histórica para un personaje hasta ese momento innominado, aunque había tenido participación en viajes anteriores, llamado Vasco Núñez de Balboa. No existe concordancia en las opiniones de los historiadores y cronistas del siglo XVI acerca del pretendido papel decisivo en la expulsión de Nicuesa de Santa María la Antigua, pero el hecho evidente es que los pobladores recurrieron a la tradición municipalista castellana y eligieron alcaldes a Vasco Núñez de Balboa y Benito Palazuelo, aunque no se pudo evitar la formación de dos grupos: el de

los seguidores de Vasco Núñez y los que permanecieron leales al desacreditado Enciso, que eran minoritarios.

Lógicamente, Vasco Núñez de Balboa se propuso consolidar su situación, y al efecto envió a Juan de Valdivia a la Española para solicitar de Diego Colón que reconociera interinamente su gobierno; a España envía como su valedor a Zamudio, quien viajó en compañía del bachiller Fernández de Enciso. Éste abrigaba el propósito de reivindicar la gobernación y conseguir el castigo de Balboa. Núñez de Balboa se entregó de lleno a su misión de gobernador interino de Santa María la Antigua del Darién, recogiendo y socorriendo a los supervivientes de la expedición de Nicuesa y llevándolos a la ciudad base. Entre éstos figuran dos antiguos desertores que habían vivido en la tribu del cacique Careta; ellos informaron acerca de las grandes riquezas de este cacique ofreciéndose para guiar a un destacamento español hasta el lugar de asentamiento del mismo. Balboa, que había planificado una serie de exploraciones hacia los territorios de los caciques Dabaibe, Conca y Comagre, hacia el fondo del golfo de Urabá, se sintió tentado por la oferta de estos dos desertores sobre todo cuando recibió noticias de su procurador Zamudio, desde la Corte, en que le advertía de la indignación del rey por la versión de los hechos que le había dado el bachiller Fernández de Enciso. El monarca había decidido preparar inmediatamente una gran expedición al mando de una importante personalidad —Pedrarias Dávila—, una de cuyas misiones consistiría precisamente en el castigo de Núñez de Balboa.

Para éste quedó perfectamente claro que era necesario aportar una gran hazaña para calmar el mal humor del rey y se decidió a emprender la gran aventura. Un hijo del cacique Comagre le dio noticias sobre un enorme mar, así como cuál era la más adecuada ruta para alcanzarla; también le habló de la existencia de grandes riquezas en esa zona. Emprendió su expedición a través de la selva y caminando siempre hacia el sur alcanzó las playas del que se llamó Mar del Sur el 25 de septiembre de 1513, fecha que representa un importantísimo hito en el Descubrimiento. Vasco Núñez de Balboa, con gran aparato ceremonial, tomó posesión de dicho mar, levantando la correspondiente acta el escribano Andrés de Valderrábano. En la claúsula final se dice:

> Estos veintidós y el escribano Andrés de Valderrábano fueron los primeros cristianos que los pies pusieron en la Mar del Sur, y con sus manos

todos ellos probaron el agua que metieron en sus bocas para ver si era salada como la de la otra mar y viendo que lo era dieron gracias a Dios.

La fecha del acta es de 29 de septiembre de 1513; el lugar donde los españoles saborearon el agua y bañaron sus cuerpos se llamó golfo de San Miguel.

Al llegar a España las noticias del importante descubrimiento, se produjo en el rey don Fernando «casi como si en ese entonces se descubriesen estas Indias», pero ya hacía tres meses que había zarpado la importante expedición de Pedrarias Dávila, con objeto de establecer la gobernación de la Castilla del Oro, el 19 de agosto de 1514. Tres documentos expedidos por las Cancillerías Regias son expresivos del gran entusiasmo del rey y de la enorme importancia que otorgó al descubrimiento del Mar del Sur: uno, es una carta para Balboa en la que le dice: «A vos os agradezco y tengo mucho en servicio en lo que en ello habéis trabajado y fecho que ha sido como de muy cierto y verdadero servidor»; en otra, agradece, en términos igualmente afectivos, a los vecinos de Santa María la Antigua por su cooperación en tan importante empresa; en la tercera, por último, expide nuevas y expresivas instrucciones a Pedrarias Dávila: «Por ende yo vos mando y encargo que vos le trateis muy bien y le favorezcais», incluso le ordena que consulte con Núñez de Balboa cuanto haga. Inmediatamente el rey expidió dos nombramiento a nombre de Balboa: uno, de gobernador de las provincias de Cohiba y Panamá, y el otro, de adelantado del Mar del Sur. Ambos están signados con fecha 23 de septiembre de 1514, y el último, extendido a perpetuidad. Pedrarias no cumplió las nuevas instrucciones del rey y retuvo tales nombramientos hasta el 23 de abril de 1515, lo cual es claro indicativo de su resentimiento, notorio abuso de poder y odio a Núñez de Balboa, que, a la postre, resultaron fatales para éste.

El descubrimiento del Mar del Sur supuso un enorme paso adelante en el nuevo proyecto descubridor propugnado por el rey don Fernando, desde 1508, y muy particularmente a partir de la Junta de Navegantes de Burgos de ese año. En 1514 todo ello revistió particular interés, pues por esas fechas se encontraba don Fernando especialmente preocupado por dos cuestiones: por una parte, el hallazgo de un paso que permitiese a las naves españolas alcanzar el Maluco por la vía de Occidente; para ello, era necesario saber a ciencia cierta si dichas islas se encontraban o no en la demarcación castellana establecida en el Tratado

de Tordesillas de 1494. En realidad, ambos objetivos se convertían en uno solo, pues no debe olvidarse la cláusula del dominio claramente fijada en la bula *Dudum Siquidem,* según la cual se establecía un derecho de prioridad sobre las islas o tierras no ocupadas previamente por príncipes cristianos «quae Indiae fuissent vel essent». A este esquema responde la importante cuestión de los preparativos de una expedición, en 1512, que debería establecer los límites entre España y Portugal en Oceanía y, al mismo tiempo, verificar la posición de Maluco y de Sumatra. Paul Graussac y otros insisten en el error de Gonzalo Fernández de Oviedo y de otros cronistas que afirman que este viaje debería realizarse por la ruta española de navegación. Enrique de Gandía ha aclarado definitivamente la cuestión tras un detenido estudio de la Capitulación de 27 de marzo de 1512 dada a Juan Díaz de Solís. La ruta para alcanzar el Maluco y Sumatra no era la castellana por el Atlántico, sino la portuguesa, bordeando África hasta alcanzar el Índico.

Pese al secreto con que se había llevado a cabo la preparación de esta expedición, llegó a conocimiento del rey de Portugal, quien inmediatamente cursó una petición a don Fernando para que no fuese llevada a efecto. Éste no tuvo inconveniente en acceder a lo solicitado por el portugués; en cambio, a finales de 1513 y principios de 1514, en un viaje clandestino llevado a cabo por unos navegantes portugueses que seguían la ruta de Américo Vespucio del año 1502, pasaron ante el estuario del Río de la Plata, confundiéndolo con el buscado estrecho. Regresaron rápidamente a Lisboa, dando cuenta de su descubrimiento y del encuentro del ansiado paso. En esta situación es cuando llegaron a España las noticias del descubrimiento de Vasco Núñez de Balboa y se comprende la gran alegría de don Fernando el Católico. Su rápida reacción, reivindicando la figura de Balboa a través de nuevas instrucciones cursadas a Pedrarias Dávila, expresa su decisión de la posibilidad inmediata de reconstruir el viaje suspendido en 1512. Solamente en esta reanudación del intento frustrado, podría hacerse la singladura de las naves por la ruta española de navegación.

En efecto, las noticias del descubrimiento del Mar del Sur llegan a España en agosto de 1514. El 24 de noviembre se firman las capitulaciones en Mansilla para llevar a cabo la expedición, expresando con absoluta claridad el objetivo: «Ir a descubrir las espaldas de Castilla del Oro y de allí adelante 1.700 leguas», que era el límite estimado de la acción española acordado en Tordesillas. Quiso don Fernando que todo

se preparase con la mayor reserva, incluso que Juan Díaz de Solís, que ostentaba el mando de la expedición, figurase como organizador privado de la empresa. La expedición salió el 8 de octubre de 1515, alanzando el estuario del Río de la Plata a principios de febrero de 1516. Hasta 1534 el estuario se llamó Mar de Solís o Mar Dulce; otros le dieron como nombre el de río Jordán; en 1536 ya aparece en el mapa de Ajnese con su verdadero nombre de Río de la Plata. Solís comprobó que aquello no era el paso, pero deseoso de conocer con mayor precisión el territorio, desembarcó en la costa oriental acompañado de una reducida escolta de seis hombres. Los indios charrúas cayeron sobre ellos matándolos y y comiéndoselos a la vista de sus compañeros aterrados en las naos; sólo se salvó el grumete Francisco del Puerto. Al faltar el jefe de la expedición, ésta se dispersó, regresando a España en abril de 1516; unos meses antes, en enero, había muerto don Fernando. El descubrimiento del Mar del Sur condiciona absolutamente toda la nueva caracterización intercontinental de la acción española a través de los océanos. A partir de este momento, después de la expedición de Magallanes, se convierte en un hecho decisivo la existencia de la *Quarta Orbis Pars.*

LAS REGIONES INTEROCEÁNICAS CONTINENTALES: NUEVA ESPAÑA Y LOS ISTMOS

La interoceanidad de América se pone de relieve en tres grandes masas de las cinco que la componen; en la Nueva España, en los istmos, y desde el Río de la Plata en América del Sur, la expansión hacia el interior; quedan exentos dos focos que no se corresponden con la acción propiamente española, que son el Brasil, donde se produce una convergencia de la Europa no española, y las colonias británicas de América del Norte, que quedan enquistadas como puntos verdaderamente coloniales en aquellos centros donde se va a producir la fundación desde el Atlántico. En ambos casos, la relación con las metrópolis y el sentido característico de explotación va a dar sentido y significado al mar. La búsqueda de la comunicacióin marítima o la suposición de la interoceanidad va a marcar una característica peculiar y una específica disposición desde el punto de vista hispánico.

En primer lugar, la Nueva España. La conquista de la Nueva España se realiza como consecuencia de la línea de comunicación de la isla de Cuba con la costa de México, y viene caracterizada fundamentalmen-

te por la fundación de Veracruz. A partir de este momento, la línea específica de relación va a estar centrada en la voluntad genial de Hernán Cortés de establecer un vínculo efectivo entre el Atlántico y el Pacífico, en el sentido y significado de la Nueva España antes de la creación del Virreinato. Una continuidad de la expansión en la que la búsqueda, por parte de Cortés, se centra espectacularmente en el Mar del Sur, como veremos. Esta característica transoceánica de la Nueva España, vinculada estrechamente a una economía marítima, se aprecia fundamentalmente en los dos ejes de comunicación que se abren en esa región: el eje este-oeste, Camino de Castilla-Camino de China, y el eje norte-sur, conocido como Camino Real. La Nueva España, efectivamente, que participa en la vía de relación interoceánica, está construida alrededor de dos ejes perpendiculares, el eje Veracruz-San Juan de Ulúa-México-Navidad-Acapulco, que establece un puente entre los dos océanos. Este eje no cesa de crecer en importancia hasta la ocupación de las Filipinas y la puesta en explotación de Manila, manifestando y poniendo de relieve todas las posibilidades de comercio extremo-oriental.

Es cierto que el apogeo de la Nueva España en el Atlántico de Sevilla de 1600 a 1620 corresponde a un período de reforzamiento máximo de este eje transversal en razón de la obstrucción de las comunicaciones en el océano Índico; el eje Veracruz-México-Acapulco constituye el gran pivote de la vida de relaciones exteriores de Nueva España. En torno al «Camino de Castilla» y «Camino de China» se construye la Nueva España formando parte activa, como ha explicado Braudel, de una economía-mundo. La Nueva España, en el curso de los años densos de la pre-conquista y de la conquista, era en primer lugar una isla, después un istmo imperfecto, hasta convertirse finalmente en continente. En primera instancia, comprendió el prolongamiento de Santo Domingo y de Cuba como una gran isla; «la Nueva España que es en la Isla de Yucatán» es una expresión que encontramos frecuentemente en los textos más antiguos. Después, en el curso de un segundo estadio, con el obstáculo irritante de la tierra y el obstáculo más todavía de las montañas, de la búsqueda del pasaje del este y del oeste, en la espera jamás abandonada de la ruta de Extremo Oriente, se precisó la idea de un continente. Puede seguirse, a través de la redacción de Fray Toribio de Benavente, cuya *Historia* está escrita antes de 1542, la génesis de las primeras representaciones espaciales de la Nueva España; se ve aparecer, aplicándole sucesivamente el concepto de continente y el concepto de ist-

mo o, mejor todavía, la representación muy justa ya de una exploración que confirmó plenamente que formaba parte de un continente. Estas dos funciones, función continental de reserva humana, de reserva de riquezas, por tanto ya de metrópoli que recibe y que retendrá durante mucho tiempo la función de pasaje entre dos mares.

Inseparable de este primer eje, una segunda ruta norte-sur ocupa un eje fundamental a la altura de México, el llamado Camino Real, que une en la ruta del sur-este las provincias de los istmos cálidos con el Anahuac, y hacia el norte en dirección a las estepas a lo largo de la frontera de los dos Méxicos, denominados árido y húmedo, el México sedentario al oeste y al sur, el México nómada al norte y al este, y une a México los nuevos reinos del norte, Nueva Galicia, Nueva Vizcaya, etc. Pero su función fundamental es extraer hasta el Anahuac los productos mineros del norte en la inmensidad esteparia, para llevarlos hasta diferentes provincias de la Monarquía atlántica de España. Estos puntos terrestres de producción minera comunican entre ellos por un sistema de convoyes, el Camino Real es alternativamente español o indio. El México minero es el motor de toda la Nueva España extravertida a dos océanos; lo menos paradójico no es el alejamiento del México minero, la manera de la que depende muy lejos de sí del Anahuac, sino la manera en que está incesantemente reclamado por las extensiones de las estepas no sometidas. La costa atlántica de la Nueva España es mediocre y difícil, baja, arenosa, marcada gravemente por la fiebre, es un auténtico infierno. Esta costa de 1.000 kilómetros que van de Yucatán a río Pánuco, límite septentrional, está casi vacía de hombres; la humanidad india de la costa, sin duda menos densa y más frágil, no ha resistido el impacto de la colonización hispánica. Velasco ha puesto de relieve este hecho, que se podría formular casi como una forma de regla de la fragilidad en América de la población de las tierras cálidas; dice López de Velasco:

> Por la bondad de la tierra ha sido siempre esta provincia muy poblada de indios aunque en algunas partes de ella hay menos ahora que cuando entraron los españoles como es en las costas donde por ser la tierra más caliente y húmeda no duran tanto los indios.

Al sur del Pánuco, la parte de la costa que ha conocido un ensayo serio de poblamiento español no ha dejado más que ruinas de poblamiento. En el norte, entre el río Pánuco y la Florida, las grandes expe-

diciones de la primera mitad del siglo XVI no han conseguido establecer una presencia firme y persistente, debido a la ausencia de todo poblamiento indio continuo sobre el cual el establecimiento pueda pervivir. De hecho hubo muy pocos puertos posibles; López de Velasco enumera nueve sobre la costa del golfo de México, pero extiende prácticamente a la categoría de puertos costas donde simplemente pueden en un caso de necesidad refugiarse los navíos; la costa del golfo de México tiene justamente una serie de penosas experiencias; los huracanes son responsables de las más grandes catástrofes, y el estudio de los repartos de los movimientos portuarios lo muestra claramente. En definitiva, toda esta costa es de navegación difícil, de malas condiciones meteorológicas. Sobre esta costa catastrófica, desde la frontera del río Pánuco hasta San Juan de Ulúa, el rechazo del mar es casi absoluto. La provincia de Pánuco fue descubierta y ocupada en 1518; ha debido de tener, en los años que siguen a la conquista, un movimiento sensible con el tráfico sevillano, pero este tráfico periclita rápidamente. Durante varias décadas la provincia de Pánuco no parece tener otro acceso que un mediocre puerto de estuario, dice Velasco: «Hay en esta provincia de Pánuco el puerto del río de Pánuco en 33 grados de altura el cual tiene poca agua a la entrada de él»; sólo navíos de menos de cincuenta toneladas pueden acceder hasta este estuario fluvial. Fuera del Pánuco no se puede hablar de ningún otro puerto hasta Veracruz; al sur de Veracruz sobre seiscientos cincuenta kilómetros de desierto parece que se establece en alguna parte el punto de contacto entre las masas pobladoras del Anahuac y el mar, pero el lugar ideal no se encontró entre el primer punto marcado por Cortés más al norte y el sitio de la nueva Veracruz, a unos sesenta kilómetros. Sobre esos sesenta kilómetros la llanura baja se estrangula, el altiplano se aproxima, el gran puerto era necesario, pero las dudas sobre su posibilidad fueron mayores. De manera, pues, que no es de extrañar que toda esta costa unida a la Nueva España se confunda con Veracruz y ahí se concentre todo el tráfico de la Carrera de las Indias. Desde Veracruz a México, caminos de arriería conducen hasta Puebla de los Ángeles, punto intermedio hasta la capital virreinal.

Por su parte la costa del Pacífico está muy próxima al México minero, especialmente en el caso de las minas de Sinaloa. México minero y costa del Pacífico parecen relacionarse las dos, pero no lo hacen directamente entre sí, sino por intermedio de México capital. La costa del Pacífico directamente unida al México central húmedo no está totalmen-

te extendida hasta los veinticinco grados de latitud norte, en la isoyeta de quinientos milímetros, en razón a la proximidad de la masa montañosa de la Sierra Madre occidental, que corta a lo largo la costa de esta zona. La conquista de la costa es antigua, precede muy ampliamente la del México seco; la Nueva España de Cortés avanzó más allá de los límites de la antigua confederación azteca. La costa del Pacífico puede ser desde 1520 entre Huatulco y Tehuantepec en la región de Oaxaca. Para 1521 disponemos de dos certidumbres: Tehuantepec y Acapulco fueron los primeros puntos de colonización española fijada en el Pacífico en 1522 por Tututupec, la unión está hecha entre Acapulco y Tehuantepec. Acapulco sirve, a su vez, de base en la exploración hacia el norte, Sihuatlán está en el límite de Colima y de Jalisco un poco más de diecinueve grados de latitud norte en 1523. En consecuencia, la frontera pacífica del México húmedo central está señalada. Sobre este primer sector de México pacífico se encuentran los cuatro puertos fundamentales: la Navidad al norte en la provincia de Colima, Acapulco en la desembocadura del camino que acabará por prevalecer en el papel capital de la ruta de México, Huatulco y Tehuantepec en Oaxaca. A partir de 1527, sobre todo de 1527 a 1530, por algunos, Cortés orienta en todas las direcciones la exploración del diseño costero de la Nueva España pacífica. En fin, durante la primera parte de su historia hasta el final del siglo XVII Nueva España pacífica no vacilará en extenderse más allá de los límites que había alcanzado en 1523, en términos de una conquista particularmente fulgurante y eficaz.

En la historia de la Nueva España no es fácil apreciar el sentido y el significado del Pacífico. Se comprende, por ejemplo, que podamos saber el volumen del puerto de Acapulco, fundamentalmente en la gran obra *Las Filipinas y el Pacífico.* Nueva España parece dar la espalda al Pacífico y no unirse a la economía del mundo más que por el Atlántico. Un término de comparación tenemos con El Callao de Lima, que reforzará todavía más esta impresión, pero de hecho, como ha sido puesto de relieve por Pierre Chaunu, se trata de falsas impresiones. El Perú es falsamente Pacífico; está íntegramente vuelto hacia el Atlántico, no hay ninguna posibilidad de comunicaciones directas con el Extremo Oriente; la línea Panamá-El Callao no es otra cosa que un prolongamiento del eje Sevilla-Nombre de Dios-Portobelo. En el siglo XVIII, cuando el istmo quedó reemplazado por el Río de la Plata, la situación del Perú quedó idéntica. Vinculado muy estrechamente con la Nueva España, tal como

ha sido estudiado por Woodrow Borah, los conquistadores de la Nueva España, Cortés en primer lugar, no limitaron sus ambiciones expansivas a la costa del Pacífico; el proyecto oriental estuvo presente desde 1523-1524, en tanto que el móvil de la exploración de la costa quedó sostenido por los esfuerzos de Cortés de 1527 a 1530 y se detuvo después en 1529, pero nunca fue abandonado. Después de ese primer empuje, un segundo impulso culminó con la expedición victoriosa de Legazpi y Urdaneta, en 1564-1565. Por otra parte, las Filipinas quedaron estrechamente unidas a la Nueva España; existe una vía poderosa del Pacífico animada por México con la misma intensidad que el Atlántico español estuvo unido a Sevilla; el motor de los intercambios Nueva España-Extremo Oriente es el dinero del México seco que la capital ponía en circulación. Esta riqueza dirige una parte de la navegación que se extiende a lo largo de la costa del Pacífico, desde la Navidad-Acapulco hasta Chile. Nueva España abrió a través de la amplitud del Pacífico una nueva frontera. En esa frontera se alinearon California, Colima, Navidad y, por supuesto, Acapulco, Río de las Balsas, Zacatula, Huatulco, etc.

El segundo gran bloque intercontinental o interoceánico son los istmos, a continuación de la Nueva España. Las tierras ístmicas se extienden desde el istmo de Tehuantepec, al oeste y al noroeste, hasta una línea que va hasta el delta del Magdalena, el cabo de las Corrientes, siguiendo un eje sur-oeste-noreste. La colonización española no ha dejado durante todo este tiempo de profundizar en el territorio, pero desde el punto de vista del monopolio de Sevilla aparece muy difusamente. Perú exclusivamente es el que anima el tráfico de Nombre de Dios, Portobelo y, en una larga medida, también el de Cartagena, guarda del flanco del istmo. La parte de la región de los istmos en el comercio de Sevilla se resume pues en pocas cosas: Honduras, único punto de alguna importancia, Campeche y Yucatán, casi imperceptible, Costa Rica y Guatemala. El reactivo del comercio español en los puertos americanos es un buen testigo del volumen global de la colonización; los istmos aparecen en realidad como una tierra vacía por excelencia, casi totalmente desierta; los límites de la zona de los istmos no coinciden con las fronteras políticas de la América Central posteriores a la independencia, no concuerdan con los límites jurídicos tan imprecisos de las antiguas administraciones. La jurisdicción del Virreinato de México se extiende teóricamente hasta los confines de Costa Rica y de Veracruz; la del Virreinato de Lima engloba a Panamá; la frontera nunca trazada sobre el te-

rreno es la de la antigua Colombia. Virreinato de Nueva España y Virreinato de Perú se reparten pues, teóricamente, de una manera muy desigual, la tierra vacía del desierto de los istmos, pero esta repartición es en el siglo XVI y a lo largo del XVII puramente teórica, porque en ese espacio casi vacío de hombres no existe prácticamente la administración. Los ingleses consiguieron, a fines del siglo XVII, instalar sobre la costa de Belice un nudo de la futura Honduras británica, casi sin intención y, desde luego, sin encontrar resistencia.

La frontera norte no parece confundirse bien con la ruta norte-sur que une Coatzacoalcos con Tehuantepec, porque el istmo de Tehuantepec constituye el primero de los numerosos istmos entre dos Américas y entre dos océanos; incluso el istmo de Panamá no ha sido totalmente eclipsado, sobre todo porque el verdadero México se termina a este nivel, a la altura del istmo, mientra que se puede juzgar que hay ruptura del poblamiento indio y, más todavía, de la densidad del poblamiento blanco. Seguramente la frontera ideal de Tehuantepec no es un final del mundo, se encuentra por ejemplo al este del istmo, en el pequeño centro azucarero de Chiapa y las tierras de trigo de San Cristóbal. Pero rápidamente la agricultura cede el paso de una manera reveladora a los terrenos de ganadería extensiva; la lección de Tehuantepec para marcar el límite noroeste de la zona de los istmos estuvo esencialmente dictada por una ruptura de densidad del poblamiento y de la ocupación del suelo. La frontera norte queda englobando, al este de la línea Coatzalcoalcos-Tehuantepec, Soconusco, Chiapa, San Cristóbal y la mayor parte de la enorme península de Yucatán. El mismo problema para la frontera sur: los límites políticos del siglo XX no se parecen en nada, parece imposible, en efecto, disociar el complejo portuario del istmo de Panamá; es por eso y no por lo esencial, por lo menos por lo mejor, que el Perú comunica con el horizonte atlántico del mundo, porque Cartagena es una vía que queda totalmenta absorbida por la protección del istmo. La carta gráfica del tráfico americano de Nombre de Dios es suficiente para mostrar la importancia de los vínculos de Cartagena con los puertos del istmo; no solamente Cartagena es el ante-puerto de Nombre de Dios, sino que se puede considerar que una unión muy fuerte entre los dos océanos se opera por el canal de Cartagena, el río Magdalena y las puertas entre los valles del Magdalena, el Cauca y el océano Pacífico. De modo que la zona de los istmos se encuentra así comprendida entre dos polos de fuerte poblamiento: el reborde mexicano de Oaxaca y el alti-

plano duro y denso de Santa Fe de Bogotá. Entre estos dos polos, atravesando la masa más o menos larga de tierras, los istmos de Tehuantepec, Guatemala, Nicaragua, Panamá, Cartagena, al Pacífico por el río Magdalena, marcan posibles rutas de comunicación interoceánica que impiden que los territorios tengan caracterización de un sentido eminentemente continental.

Después del istmo de Tehuantepec-Coatzacoalcos, tenemos el istmo de Guatemala y Honduras; el istmo guatemalteco hondureño está todavía dentro del país maya, pero un país maya mucho más profundizado por la colonización, salido de su aislamiento secular, mucho más comprometido que Yucatán y Campeche. En la vida coyuntural del Océano, la estadística portuaria, incluso siendo fragmentaria, otorga una plena confirmación a esta pertenencia. ¿Qué hay que entender por Guatemala y Honduras? El istmo medio de la América estrecha es conocido exclusivamente con el nombre de Honduras, es decir, la larga banda de costa rectilínea que corta desde el golfo de Amatica a la embocadura del río Coco, en una dirección muy exactamente este-oeste sobre cerca de seiscientos kilómetros. Sobre esta costa, varios puertos posibles: Trujillo, Puerto Caballos, Amatica; Puerto Caballos monopoliza, en provecho propio y en exclusiva, los intercambios del istmo hondureño guatemalteco con la Europa del monopolio, pero el monopolio sevillano no conoce otra fórmula que el impreciso de Honduras sin más, del Libro de Registros y de otras fuentes del movimiento.

La posición de Guatemala es, desde todos los puntos de vista, una posición privilegiada en relación con los índices de actividad atlántica de Sevilla. En el aspecto estadístico, el istmo guatemalteco-hondureño está mucho más encarado hacia el Pacífico que hacia el Atlántico. La zona, económicamente, es una zona cacaotera y minera que experimenta grandes líneas de crecimiento, convirtiendo poco a poco en mucho más importante la zona guatemalteca que el istmo hondureño, que queda como una vía secundaria respecto a la mayor densidad de población guatemalteca. Descubierto y puesto en acción por las necesidades del exudatorio atlántico de la provincia de Sansonate, el istmo hondureño conoció una gran prosperidad en el curso de la década 1550-1560; es el momento más importante del tráfico del istmo. Se comprende que, entre 1556 y 1560, el proyecto haya sido concebido y presentado con máxima importancia en el proyecto de comunicación presentado al Rey por Juan García de Hermosilla, que tiene una importancia considerable como primer

gran proyecto de apertura de una comunicación entre el Atlántico y el Pacífico. Juan García de Hermosilla propuso nada menos que sustituir el istmo hondureño por el istmo de Panamá, en el comercio esencial con el Perú. Los argumentos utilizados tratan de poner en uso un camino existente que beneficie, ya por la actividad económica propia de la costa del Pacífico, un importante tráfico. Hermosilla delinea el pasaje utilizando Trujillo en lugar de Nombre de Dios sobre la costa atlántica, y Realejo en lugar de Panamá sobre la costa del Pacífico. Resta demostrar la superioridad de la solución preconizada y superior de Trujillo sobre Nombre de Dios; evidentemente, el puerto de Realejo, en Nicaragua, hubiese sido una solución espléndida para establecer la comunicación efectiva entre el Atlántico y el Pacífico, porque ello hubiera proporcionado una línea de vínculo con la zona de Nicaragua. Los istmos nicaragüenses están marcando la diferencia de dos Nicaraguas perfectamente distintas, lo mismo que ocurre en Costa Rica. La costa atlántica y la costa del Pacífico, en el caso nicaragüense, quedan totalmente apartadas del tráfico sevillano y no tienen más remedio que pasar a la línea del Pacífico en el tráfico mexicano-peruano. El puerto de Realejo era un excelente puerto en el Pacífico que marcó una línea importantísima de comunicación con el Perú; lo mismo viene a ocurrir en Costa Rica.

Río de la Plata: la expansión fluvial

La región del Plata tiene un condicionante general que la marca fuertemente dándole carácter propio: el gran estuario formado por el río Paraná con su sistema fluvial, el Uruguay y otros de menor importancia. Este estuario, enorme escotadura de la costa oriental de América del Sur, constituyó un extraordinario foco de atracción en la época del descubrimiento, por considerarlo paso para alcanzar el Mar del Sur; en la época de la conquista fue igualmente activo foco de atracción por suponerse camino para alcanzar la Sierra de la Plata. Toda la región se encuentra en la zona templada y en sus dos terceras partes es tierra llana que, desde los Andes hasta el Atlántico, forma un suave plano inclinado recorrido por el ya citado complejo fluvial, que forma sólidas vías de penetración este-oeste que trata de cumplir los elementos interoceánicos a los que estamos aludiendo. La expansión en esta zona se diferencia de modo radical a todas las otras; en primer lugar respecto al mundo indígena,

porque aquí no existió, como en los casos de México, Perú, Chile o Colombia, una unidad de signo político y cultural, sino una radical diferenciación étnico-cultural que impuso, como es lógico, una dispersión en la acción expansivo-integradora. El clima también es muy distinto: aquí es suave, la tierra llana con amplios espacios desérticos surcados por ríos navegables; estas dos características condicionan los supuestos expansivos, los actores humanos de tal expansión fueron esencialmente navegantes fluviales y andarines; los mayores obstáculos que había que vencer eran las llanuras y las corrientes de los ríos.

Desde el punto de vista humano se caracteriza la expansión desde el Río de la Plata por dos hechos importantes: en primer lugar, la empresa no gravita sobre una exclusiva personalidad, sino que fueron varias las que intervinieron; por citar algunas: Pedro de Mendoza, Ayolas, Ruiz Galán, Salazar de Espinosa, Martínez Irala, Hernando Rivera, Cabrera, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, Nufrio de Chaves, Abreu; naturalmente que unos estarán subordinados a otros, pero, como indicó Ricardo Levene, esta variedad de personalidades que se turnan en el mando impuso una dispersión en la acción que tendió, desde el principio, hacia el predominio de lo democrático. En segundo término, se cumple fielmente la ley del previo adiestramiento entre los actores de la expansión española en el Río de la Plata, en los que es preciso distinguir dos grupos: los que actúan desde el primer instante, cuyo típico representante puede ser Martínez de Irala, y los que llegan desde la Península, a los que, por regla general, acompaña el fracaso; el ejemplo típico de este grupo puede ser Alvar Núñez Cabeza de Vaca. En cuanto se refiere a la época en que se inicia la expansión, hay que decir que tiene efecto cuando ya las grandes conquistas de México y de Perú eran espléndidas realidades, tanto que han desplazado de un modo absoluto la atención hacia ambos núcleos geográficos convirtiéndolos en focos predominantes.

Hay que señalar también la desviación del territorio del Río de la Plata de la ruta de navegación normal entre la Península y el eje receptor del continente, situado en el Caribe. Por último, en lo que se refiere a la potencialidad económica del suelo en el Río de la Plata, no se encontraron durante la época de la expansión grandes riquezas minerales o piedras preciosas, como ocurrió en otros sectores geográficos; para crear riqueza, por consiguiente, era preciso trabajar la tierra. Ello dio, como consecuencia, una rápida asimilación racial indo-hispana, transformada en fecundo mestizaje con los indios guaraníes en el Paraguay.

El 21 de mayo de 1534, se firmó la Capitulación que concedió don Pedro de Mendoza a la conquista del Río de la Plata; en ella se le otorgaba un amplísimo territorio entre los paralelos 25 y 36 de latitud sur, desde el Atlántico hasta los territorios costeros del Mar del Sur. La numerosa y perfectamente equipada expedición salió en agosto de 1535 para rendir viaje en el estuario de la Plata en enero de 1536. Inmediatamente se fundó Santa María del Buen Aire, en la margen occidental, a fin de que sirviese de base para cumplir un doble objetivo, la exploración del camino hacia la sierra de la Plata y solucionar el abastecimiento de víveres, como base marítima. Para llevar a efecto esto fue enviado un barco a la costa brasileña, y para cumplir lo primero, Juan de Ayolas marchó a explorar el río Carcarañá y la entrada del Paraná. El 15 de junio se funda por aquellos parajes el fuerte de Corpus Christi.

Cuando regresó Ayolas ponderando la salubridad y buena situación del fuerte, salió para allá casi toda la expedición, quedando en Buen Aire solamente unos cien hombres. Mendoza dispuso la fundación de otro poblado, llamado Nuestra Señora de la Esperanza, sobre el río Paraná, desde donde partió Ayolas en demanda de las tierras de la Plata el 14 de octubre del mismo año; poco después, regresó Mendoza a Nuestra Señora del Buen Aire, donde ya se encontraba el barco que había sido enviado por víveres a la costa brasileña. En dicho navío llegó también un grupo de españoles habitantes de la isla de Santa Catalina, entre los cuales figuraba un tal Hernando de Rivera, que había formado parte de la expedición de Sebastián Caboto. Conocedor del guaraní, hace ver a Mendoza el enorme peligro que existía para la reducida hueste de Ayolas y, a la vista de ello, Mendoza dispuso la salida de un segundo grupo de socorro, capitaneado por Juan Salazar de Espinosa y Gonzalo de Mendoza. Como la enfermedad del primer Adelantado del Río de la Plata hacía enormes progresos, decidió éste su regreso a España, dejando firmada una provisión en virtud de la cual Juan de Ayolas quedaba como Teniente de Gobernador; mientras permaneciese ausente ostentaría el mando Francisco Ruiz Galán. El 22 de abril de 1537 emprendía Mendoza el viaje, en el curso del cual murió en pleno Atlántico. Ayolas, por su parte, consiguió remontar el Paraná hasta llegar a las bocas del Paraguay, por el que continuó la navegación, hasta que el 2 de febrero de 1537 se detuvo en un lugar llamado Candelaria por la festividad del día; desde aquí, a través del Chaco, penetró rumbo a la Sierra de la Plata, dejando a Irala en Candelaria al mando de unos treinta hombres con el

encargo de construir un fuerte donde esperaría hasta su regreso. Ulrico Schmidel, que más adelante escribió una importante relación, afirma que Ayolas encargó a Irala le esperase cuatro meses. Internado por el Chaco llegó a la región de las Charcas; cargaron un espléndido botín de oro y plata y regresaron con su preciosa carga hacia Candelaria, encontrando el fuerte abandonado por Irala y sus hombres. Desalentados, hambrientos y sin municiones, son atacados por los indios payaguaes, pereciendo apaleados por estos indígenas, que se habían fingido amigos.

Mientras tanto la expedición de socorro, que había enviado Mendoza por consejo de Hernando Rivera, y bajo el mando de Juan de Espinosa, recaló a finales de abril de 1537 en una pequeña bahía que formaba el Paraguay, donde fueron muy bien acogidos por los indios, que les avituallaron con gran esplendidez. En vista de tal recibimiento, decidieron fundar un fuerte, pactando paces con los guaraníes; después, continúan remontando el río y, unas treinta leguas más arriba del emplazamiento de Candelaria, encuentran a Irala y los suyos que buscaban víveres; han pasado unos cinco meses de la partida de Ayolas, al que se le da por perdido, regresando todos hacia el lugar donde se habían firmado paces con los indios y fundado un fuerte. Allí decide Salazar fundar una ciudad el 15 de agosto de 1537, llamada Nuestra Señora de la Asunción, que estaba destinada a ser el centro natural de la expansión española por el sistema fluvial.

En Nuestra Señora de la Asunción se reúnen Ruiz Galán, Salazar de Espinosa y Martínez de Irala, y después de unos roces con este último, que reivindicaba sus derechos a la gobernación alegando su carácter de Teniente de Ayolas, quedó reconocido como tal Gobernador el primero, conforme a lo ordenado por el Adelantado antes de emprender su regreso a España. Sin embargo, la llegada de un nuevo personaje cambió completamente el fondo y la forma de este acuerdo; se trata del capitán Alonso de Cabrera. Mendoza había dejado en Sevilla un representante suyo con la orden de que, pasado algún tiempo de su salida, enviase al Río de la Plata una expedición de socorro y avituallamiento. Tal expedición estaba lista, al mando de Cabrera, cuando llegó a Sevilla el barco en el que regresaba el Adelantado a España, con la noticia de la muerte de éste. El representante de Mendoza intentó suspender la expedición, pero la Corona ofreció a Cabrera el puesto de veedor, con instrucciones para reorganizar el gobierno del Río de la Plata. Tras las instrucciones figuraba un documento de la mayor trascendencia, la Real Cé-

dula del 12 de septiembre de 1537, en virtud de la cual se concedía a los pobladores del Río de la Plata facultad para eligir por votación al Capitán General; llegado a Nuestra Señora del Buen Aire, Cabrera no reconoce como válidos los poderes de Ruiz Galán; por su parte, Martínez de Irala en Nuestra Señora de la Asunción supo atraerse hábilmente al veedor, el cual dio por buenos los poderes que le había dejado Ayolas y le prestó obediencia. Como la posición de Irala no era firme, mientras no existiese certidumbre de la muerte de Ayolas, se organiza una expedición por el Chaco, a cuyo regreso unos indios le informaron del desastroso final que tuvo la expedición del infortunado Ayolas. Al evidenciarse esta noticia, se inició el primer gobierno de Martínez de Irala, cuya medida inmediata fue la despoblación de Nuestra Señora del Buen Aire y el traslado de todos sus habitantes a la Asunción (1545).

Irala fue el gran propulsor de esta ciudad; distribuyó tierras y se comenzaron a levantar casas en torno a la primitiva fortaleza; fue rodeada de una fuerte empalizada; se empadronaron los habitantes y se reorganizó el Cabildo, nombrando Alcalde a Pedro Díaz del Valle y regidores a Alonso de Cabrera y a García Benegas, todos gente de su absoluta confianza. Inmediatamente, comenzó a preparar una expedición para alcanzar la Sierra de la Plata, que pensaba iniciar en marzo o abril de 1542; cuando todo estaba ya preparado, se recibió la noticia de la llegada del segundo Adelantado del Río de la Plata, Alvar Núñez Cabeza de Vaca. El 18 de marzo de 1540 obtuvo la Capitulación que le convertía en segundo Adelantado de aquellos territorios; se hizo la salvedad de que, si vivía Ayolas, se le subordinaba en todo Alvar Núñez, que, en tal caso, sólo tendría la gobernación de la isla de Santa Catalina. A tal isla arribó el nuevo Adelantado, sufriendo un naufragio a consecuencia del cual sólo le quedó una nave a flote, aunque bajo la exigencia de grandes reparaciones; esto y su prisa por saber si vivía o no Ayolas, decidió a Cabeza de Vaca a realizar el viaje a Nuestra Señora de la Asunción por tierra. Después de recorrer cuatrocientas leguas, llegó a esa ciudad el 11 de marzo de 1542, siendo inmediatamente reconocido como nuevo Adelantado. El 20 de noviembre de 1542 envió una expedición mandada por Irala, cuya misión consistía en remontar cuanto pudiese el río Paraguay y enviar, a su vez, expediciones informativas hacia occidente a través del Chaco.

El 6 de enero de 1534 llegaron a un punto que, por la festividad del día, llamaron Puerto de los Reyes, donde fundan un fuerte y reciben

informes indígenas que coinciden en señalar tal lugar como el mejor situado para alcanzar la Sierra de la Plata, que continuaba siendo el ansiado objetivo que intentaría cubrir la gran expedición que se preparaba bajo el mando directo de Cabeza de Vaca. Se retrasó ésta por el descubrimiento de una conjura contra el Adelantado dirigida por los oficiales reales, especialmente el contador Felipe de Cáceres y el factor Pedro Dorante; con gran secreto habían enviado tales funcionarios a dos franciscanos a la costa del Brasil para que navegasen a España, portadores de pliegos con graves cargos y acusaciones contra el Adelantado. Éste actuó débilmente, dejó en libertad a los principales encartados y, despreciando el brote de rebeldía, inició la expedición, en la cual participaron unos cuatrocientos hombres, quedando en Nuestra Señora de la Asunción Juan Salazar de Espinosa al mando de otros doscientos.

El 25 de octubre de 1543 llegaron al Puerto de los Reyes, donde, en efecto, se recogen informes indígenas muy precisos sobre la Sierra de la Plata, se deja allí cien hombres al mando de Juan Romero y el Adelantado, con los restantes y vituallas para veinte días, se interna por el Chaco llegando hasta la provincia de los indios chiquitos; los obstáculos naturales retrasaron la marcha de la expedición más de lo previsto y al agotarse los víveres fue necesario que el grueso de la expedición regresara al Puerto de los Reyes, mientras Francisco Rivera, con seis hombres, continuaba la ruta. Este pequeño destacamento regresó a la base de operaciones el 20 de enero de 1544, cuando ya se daba por perdido, con informes muy precisos: después de caminar veintiún días llegaron a un poblado indígena donde supieron que la famosa Sierra de la Plata estaba sólo a tres jornadas. Pocos días después, regresaba al Puerto de los Reyes otra expedición que, al mando de Hernando de Rivera, había sido enviada hacia el norte. Rivera hizo en 1545 una importante relación ante escribano público que demuestra la enorme importancia que tuvo la misma; alcanzó efectivamente el territorio habitado por la tribu de los indios jarayes, desde donde caminó hasta los 15 ° de latitud sur. En ese punto extremo recibió noticias de que, a diez jornadas, habitaban en grandes ciudades unas mujeres poseedoras de mucho metal blanco y amarillo; los pobladores del Río de la Plata habían llegado a establecer contacto, aunque sólo fuese por medio de referencias, con los mitos indígenas que significaban el reflejo, en el mundo de la Amazonia, de las altas culturas incaicas. La importancia de tales informaciones demuestra la magnitud que tuvo la expedición de Hernando Rivera.

Por su parte, la expedición de Alvar Núñez regresó a Nuestra Señora de la Asunción el 8 de abril de 1544; inmediatamente estalló la rebelión contra el Adelantado. Los oficiales reales, que fueron de nuevo los principales instigadores, decidieron actuar con plena responsabilidad, y el Gobernador con todos aquellos que le eran leales fue hecho prisionero, eligiendo a Martínez de Irala como Teniente de Gobernador y Capitán General. Tal actitud promovió una escisión entre los pobladores de las ciudades, que se dividieron en dos grupos, llamados «leales» los partidarios de Alvar Núñez y «tumultuarios» los que favorecían la candidatura de Irala. Casi un año después de la prisión del Adelantado, pensando acaso que mientras estuviera allí sería un motivo de escisión y de antagonismo, los oficiales reales decidieron encerrar a Cabeza de Vaca en la bodega de un bergantín y enviarlo para España junto con una serie de documentos en los que se le hacían graves cargos personales. El Consejo de Indias abrió un largo proceso y, al cabo de ocho años, Cabeza de Vaca fue condenado a la pérdida de su cargo y el destierro a Orán, sentencia que no se sabe si fue o no cumplida.

Entre todos cuantos actuaron en Río de la Plata, desde que en 1536 llegó a aquellas tierras el primer Adelantado don Pedro de Mendoza, fue Domingo Martínez de Irala, sin duda, el de más recia personalidad y el que mayor ascendiente alcanzó sobre los otros pobladores de aquel núcleo expansivo; era un hombre tenaz y duro que, de ser personaje de segunda fila en la expedición de Mendoza, consiguió alcanzar el puesto máximo de la gobernación; en él se centra la fase paraguaya de la conquista del Río de la Plata, a través de una obsesionante idea fija a la cual subordinaba todo: llegar a la Sierra de la Plata. Esto, quizá más que por un deseo de alcanzar la riqueza, por realizar lo mismo que quería hacer Ayolas, y de ese modo lograr un máximo prestigio, puesto que él era uno de esos hombres que tenía que conseguir todo por medio de su propio esfuerzo y logrando una aureola entre quienes le rodeaban.

En consecuencia, la dinámica expansiva española en el Río de la Plata está marcando las tres grandes regiones que habrán de conformar el futuro territorio del Virreinato del Río de la Plata, es decir, el Paraguay, el Litoral, es decir, el sistema fluvial que penetra hacia el interior de la tierra, y el alto Perú. La segunda fundación de Buenos Aires, realizada en 1580 por Juan de Garay, marcó nuevamente el eje y el centro atlántico de todo este sistema de integración de territorios que habría de conformar, en el siglo XVIII, el Virreinato del Río de la Plata.

La función costera atlántica de las colonias europeas no españolas

Otro caso semejante al que acabamos de señalar de la fundación de Buenos Aires radica en las colonias británicas de América del Norte, y en otro sentido, en la convergencia de la Europa no española sobre territorio americano, concretamente en el Brasil. Brevemente veremos que las llamadas Trece Colonias Británicas de América del Norte son el resultado de la formación lenta, pero continua, de una conciencia expansiva inglesa que va a llevar a la penetración en América; se trata de un fenómeno de lento fluir, constituido por factores muy diversos cuyas causas van desde motivaciones políticas y religiosas hasta sistemas y formación de sistemas económicos.

La colonización británica de América del Norte no se puede explicar desde una exclusiva fórmula. Hay dos hechos decisivos que proporcionan las líneas argumentales al fenómeno: por una parte, la continuidad de propósitos en el cuerpo político británico; por otra, la confluencia de todos los elementos integrantes sociales sobre idénticos objetivos. Los factores intelectuales sobre los cuales se basa esta expansión son fundamentalmente la obra de Sir Thomas More *Utopía,* considerada por Gardiner como el producto típico de una época de descubrimientos; la confluencia temporal de grandes figuras como Humphrey Gilbert, Sir Walter Raleigh y William Shakespeare, todas ellas centradas por la figura de Richard Hakluyt, que reviste una importancia de primera fila. Cuando en 1599 se publicaron en Londres los dos volúmenes que constituyen la primera parte de la gigantesca serie que después se ha reunido con el nombre de *Hakluyt Collection*, fue Hakluyt uno de los primeros que otorgó un sentido religioso a la expansión colonial, predicando la idea de que dentro del plan divino figuraba la creación de un imperio británico en Norteamérica, con la obligación de predicar la doctrina protestante en aquellos territorios como un medio de procurar contrarrestar la evangelización católica. La obra de Hakluyt está basada en una amplia profusión de detalles y recargada barrocamente con ampulosas descripciones; hace en ella la narración de las expediciones llevadas a cabo por los ingleses en los mares septentrionales de Europa, afirmando que había llegado la hora de alejarse de aquellos helados y brumosos mares y dirigir las proas de las naves hacia el claro y magnífico Atlántico. Hacía entusiastas referencias a la tradición comercial londinense mantenida durante siglos, alababa la superioridad humanística, cartográfica y náu-

tica de España y Portugal, encomiaba el mérito de Holanda como nación descubridora e incitaba fuertemente a sus compatriotas a emprender empresas colonizadoras. Quería hacer a todo el mundo tributario de Inglaterra y escribió un importante discurso en favor de la organización de las colonias en América del Norte, señalando su importancia como mercados, como centro de producción de materias primas, necesarias para la metrópoli, como estímulo para la navegación inglesa. Especialmente aprecia en el establecimiento de las propugnadas colonias unas excelentes bases para atacar a los españoles en América, en cuyo caso los beneficios de la Monarquía española quedarían en beneficio de Inglaterra.

Asociado a esta ideología de Hakluyt cristalizó el entusiasta y nutrido grupo de habitantes de Devonshire, capitaneados por los dos anteriormente citados, Sir Humphrey Gilbert y Sir Walter Raleigh, al primero de los cuales se le conoce como el padre de la colonización inglesa. En 1578 Isabel Tudor le concedió una patente y el derecho de habitar los territorios que no estuviesen bajo la posesión de ningún príncipe cristiano. Sir Humphrey Gilbert partió en septiembre de aquel año rumbo a América y una galerna le desvió de su curso hacia el Caribe, en la zona que los ingleses llamaron las Indias Occidentales (West Indies), donde los españoles le obligaron a retroceder; de nuevo en 1583, se aventuró, llegando a tomar posesión de la isla de Newfoundland en nombre de la reina, y prosiguió su viaje con el propósito de descubrir nuevas tierras, en cuyo empeño murió. Sus derechos pasaron a su hermanastro Sir Walter Raleigh, figura de enorme importancia en el movimiento expansivo británico del occidente. La influencia que sobre él ejerció Hakluyt fue colosal; en 1584 comisionó al clérigo de Oxford para que redactase su famoso discurso *The Western Planting*.

Raleigh patrocinó tres expediciones a la isla de Roanocke; en la primera exploró el territorio y regresó con tan excelentes y optimistas noticias que obtuvo autorización real; la tierra descubierta fue llamada «Virginia», en honor de Isabel Tudor. Una segunda expedición tuvo lugar en 1585-1586, bajo el mando de Sir Richard Grenville y Ralph Lane, llevando a un cronista —Thomas Hariot— y al pintor White, que hizo dibujos de los indios, plantas y animales. El fracaso del intento colonizador impulsó a Raleigh a encontrar un mejor emplazamiento en la bahía de Chesapeake para establecer una colonia *self sustaining*, propósito que intentó cumplir en el tercer viaje (1587), a cuyo frente puso a John

White, asistido por un consejo integrado por doce miembros. Un grupo de colonos quedó en aquellas tierras, pero la necesaria organización de la defensa de Inglaterra, ante la amenaza de la Armada Invencible, impidió el envío rápido de ayuda. En 1588 partió White de nuevo, pero no pudo pasar de la isla Madera. Cuando en 1591 consiguió llegar hasta aquel primitivo establecimiento, todos los colonos habían desaparecido sin dejar noticias de lo que les había ocurrido. Tales fracasos sirvieron para comprobar la enorme dificultad que entrañaba el establecimiento de una colonia. El resultado último consistió en que Raleigh reunió, en 1589, a un grupo de comerciantes londinenses vendiéndoles los privilegios del comercio con la proyectada colonia.

Por último, William Shakespeare, una de las figuras que con mayor vigor destaca en el brillante panorama del nacionalismo isabelino, tuvo una influencia decisiva en la formación de la conciencia colectiva en Inglaterra, aun cuando es ciertamente inexacto afirmar que su obra tuviese un efecto directo en lo que se refiere a la acción colonizadora. Alfred Zimmermann escribió un importante artículo acerca de Shakespeare, donde demuestra la enorme influencia que ejerció el movimiento colonialista inglés sobre el genial dramaturgo. Fue un típico representante del ambiente intelectual y renacentista británico y, al mismo tiempo, ejerció una considerable influencia sobre sus contemporáneos. Es bien sabido que tanto Humphrey Gilbert como Sir Walter Raleigh gozaban de la lectura de las obras dramáticas de inspiración histórica leídas colectivamente en las cubiertas de sus buques. A su vez, Shakespeare recogió temática oceánica; por ejemplo, como es bien sabido, el naufragio del buque almirante de la expedición de Sir Thomas Gates (1609) en las Bermudas proporcionó el tema para su conocida obra *La Tempestad,* donde se hace una visión áurea del mundo conceptuado con un carácter idílico, donde no existe el mal y semejante en cierta manera al mundo utópico delineado por Sir Thomas More. Encontramos a través de las continuas menciones al mundo americano la expresión de un sentimiento colectivo y vigente en la sociedad inglesa de su tiempo; ello ha sido motivo para que algún autor construyese la peregrina hipótesis de identificar, en un mismo personaje, a Shakespeare y a Sir Walter Raleigh.

Junto a motivos ideológicos, formativos de la conciencia expansiva inglesa, hay que contar naturalmente con los factores históricos, entre los cuales la misma configuración geográfica de Inglaterra constituyó un poderoso incitante para la expansión. Hasta los comienzos del siglo XI

las Islas Británicas constituyeron un gran receptáculo de pueblos celtas, romanos, sajones, yutas, anglos, daneses, normandos; fueron fundamentalmente los elementos constitutivos del *etnos* británico, pero también los que dieron oportunidad para la vigencia permanente de una tradición marítima en la conciencia del mismo pueblo. El gran antecedente histórico de la idea del imperio marítimo lo tenemos manifestado en el estructurado por Knut (1017-1036), cuando los daneses establecieron una soberanía efectiva sobre el territorio británico. La tradición no volvió a adquirir vigencia hasta la época de la constitución del Estado Tudor.

La creación de la marina británica se debe, en gran parte, a la política de Enrique VIII. Al finalizar su reinado existía lo que debe considerarse la primera *home fleet*; entre fragatas, galeras y galeones, se contaba con unos cuarenta y cinco navíos; con razón considera Lord Elton que al sentirse respaldado por aquella armada es cuando Enrique VIII adoptó actitudes claramente agresivas: «Rompe con el Papa, se burla del Emperador y desafía a Francia y a Escocia». Al propio tiempo los reyes ingleses concedieron una serie de cartas patentes que, desde el punto de vista británico, representaron la legalización de las aventuras y descubrimientos de los marinos a su servicio. Richard Hakluyt dedicó cumplidos elogios a los marinos ingleses por su valor y singular actividad, alabando considerablemente a aquellos que buscaron la fortuna de los mares. Por ello procuraba, como veremos, la constitución de un capitalismo mercantilista que debe ser considerado como uno de los elementos sustantivos de la expansión inglesa en el Atlántico.

La acción decisiva, sin embargo, radicó en la sistematización de la flota británica realizada por Oliverio Cromwell, ya no con un sentido similar al de la época isabelina, durante la cual se trataba de conseguir una libertad de navegación de los mares y un aprovechamiento del fecundo comercio con el nuevo mundo. En la época de Cromwell, existió una configuración de clara adscripción a un horizonte de dominio absoluto, en especial frente a la competencia holandesa. En 1651, el Parlamento aprobó un instrumento en el cual se configura tal mentalidad. La primera acta de navegación señala una abierta oposición, de signo comercial y bélico, frente a Holanda; en virtud de tal documento Inglaterra se reservaba todas las importaciones de países extraeuropeos, la navegación y pesca en aguas inglesas y las importaciones de los países europeos. Ranke ya observó que tal ley fue la que proporcionó mayores y más importantes consecuencias para Inglaterra y para el mundo.

Corrientes colonizadoras que condujeron a la cristalización de unos establecimientos, aparte de los ya señalados de Raleigh y Humphrey Gilbert. Se iniciaron en 1606 y se mantuvieron con una cierta intermitencia hasta 1660. En ese período, se establecieron tres núcleos coloniales: Virginia y Maryland, en la bahía de Chesapeake, con una lejana hermana isleña en las Bermudas; las repúblicas puritanas de Nueva Inglaterra y, en tercer lugar, las Indias Occidentales británicas. La característica esencial de ese período colonizador inicial es la aparición del sistema de compañías sustituyendo el esfuerzo individual. Ello representó la evidencia de la potente irrupción del mercantilismo con todas sus consecuencias y, desde luego, manifestaciones en la conciencia colonial británica.

Con la restauración de los Estuardo –Carlos II (1660-1685), Jacobo II (1685-1688)– surgieron en Inglaterra los primeros atisbos de una primaria y nunca decisivamente clara política colonial; esta política tuvo matices económicos fuertemente marcados por el mercantilismo, que otorgó una especial consideración al comercio como eje sustantivo, frente al bullonismo francés, que colocaba el centro en la industria. Uno de los rasgos más sustantivos de la política colonial fueron, por ejemplo, los derechos aduaneros, que proporcionaron inmensos ingresos a la Corona. Al duque de York, futuro desafortunado rey de Inglaterra Jacobo II, concedió Carlos II una extensa posesión conocida con el nombre de Concesión del duque de York, que comprendía los territorios entre los ríos Connecticut y Delaware, incluyendo Long Island, Nantucket, Marta's Vineyard y Maine, al oriente de Quebec. Nueva Amsterdam, colonia holandesa, cayó ante el impulso guerrero británico, rebautizándose aquella colonia-factoría con el nombre de Nueva York, que fue el centro del extenso dominio del duque de York, confiado al gobernador Richard Nicolls. En 1673 reconquistaron la plaza los holandeses, que, en virtud del tratado del año siguiente, la devolvieron a Inglaterra.

Movimientos de opinión pública colonial hicieron en 1683 que el gobernador del duque, Thomas Dongan, convocase la primera asamblea representativa. Íntimamente convencido, sin duda, de que tan extenso territorio representaba una imposibilidad de buen gobierno, el duque de York hizo a partir de 1674 una serie de concesiones territoriales; así, a dos propietarios de Carolina, John Berkeley y George Carteret, les cedió el dominio de las tierras entre los ríos Hudson y Delaware, de donde surgió la colonia de New Jersey; los nuevos propietarios, para atraerse a los puritanos ingleses y a algunos holandeses, restos de la Nueva

Holanda, promulgaron las *Concesiones y convenios de los propietarios de New Jersey,* donde quedaban garantizadas la libertad de conciencia, el libre acceso a la propiedad de la tierra y la constitución de una asamblea de colonos.

Otro caso está representado por la fundación de Pensilvania, que supone el tesón de un hombre: William Penn, el hijo del almirante inglés conquistador de Jamaica en la época de Cromwell. Representa el enclave de los cuáqueros de América. La Sociedad de los Amigos fue fundada por George Fox como una consecuencia del fermento religioso producido en Gran Bretaña por el puritanismo; se trata de una singular asociación religiosa en la que cada uno de sus componentes era su propio sacerdote y director de conciencia. Durante los dos primeros años de la Restauración y más adelante, con la promulgación del llamado Código Clarendon, se persiguió con saña a los cuáqueros en Inglaterra, pese a lo cual la secta se propagó con enorme rapidez, y en 1652 aparecieron en las colonias los primeros predicadores. William Penn les proporcionó una extensa colonia al oeste de New Jersey; convertido al cuaquerismo en 1667, invirtió toda la fortuna que le había dejado su padre en proporcionar a los miembros de la secta una colonia segura. Obtuvo del duque de York una parte de su extenso dominio territorial en América del Norte, a la cual, a instancias del donante, se dio el nombre de Pensilvania; por su parte, Carlos II otorgó una carta que proporcionó a la región la constitucionalidad de una provincia de propietarios, según el modelo de Maryland. La colonización se inició a partir de 1681; Filadelfia fue fundada entre los ríos Delaware y Schuykill, concebida como un tablero de ajedrez, desenvolviéndose muy pronto lo que el propio Penn llamó el «Santo Experimento», dando una constitución llamada Frames of Government, cuyas esenciales bases idealistas tuvieron como fundamento la libertad religiosa. A Penn se debe las primeras crías de caballos de carreras y como gobernador de la colonia se reveló como un excelente político. Cuando fue desterrado de Inglaterra Jacobo II, Pensilvania pasó a ser una provincia real bajo el gobierno del gobernador de Nueva York; en 1694 se restablecieron los derechos de los propietarios, y en 1700 regresó Penn a Filadelfia dando una Carta de Privilegios que estuvo vigente hasta 1776.

Por consiguiente, el enclave británico en América del Norte está constituido por lo que en el siglo XVIII se denominaron las Trece Colonias Británicas de América, todas ellas acodadas al Atlántico y ence-

rradas en un estrecho territorio cuyos límites marcan exactamente el Atlántico y los montes Apalaches; ahí queda recluido de una manera decisiva, hasta el momento de la independencia, con la cual se va a iniciar la expansión, pero ya en la búsqueda del Pacífico, cuyo encuentro no ocurriría hasta el siglo XIX.

La antigua rivalidad entre castellanos y portugueses dio origen a dos realidades históricas: por una parte, en el orden diplomático, el Tratado de Tordesillas (1494) establecía la línea de demarcación dividiendo al hemisferio en dos zonas de influencia, y por otra, la aceleración por parte portuguesa de su ya antigua tendencia a alcanzar el Oriente bordeando el continente africano, que, desde el descubrimiento del cabo de las Tormentas (Buena Esperanza) por Bartolomé Díaz, había quedado estacionaria. Los viajes colombinos y la idea de su llegada al extremo oriental de Asia actuaron fuertemente sobre la conciencia portuguesa, acelerando los preparativos que llevaron a la flota mandada por Vasco de Gama hasta la India (1498); inmediatamente después del regreso de éste a Portugal, el rey don Manuel el Afortunado resolvió en el verano de 1499 el envío de una nueva armada mucho más potente, integrada por unos 1.500 hombres de guerra, con objeto de establecer una dominación en los lugares descubiertos por Vasco de Gama. Los objetivos de esta segunda expedición pueden deducirse fácilmente con la simple observación de quién fue puesto al frente de ella: no un marino, ni un navegante, aunque en la expedición no faltaran, como Bartolomeu Díaz, Diego Díaz y otros, sino un hombre dotado de cualidades militares y guerreras, capaz de hacer el establecimiento colonial que se pretendía, Pedro Álvarez Cabral. Fue investido de supremas funciones en la armada por carta regia de 10 de febrero de 1500; el 9 de marzo del mismo año se inició el viaje, cuya primera etapa se cumplió el 22 del mismo mes y año en las islas de Cabo Verde, donde las instrucciones de Cabral señalaban se abasteciese de agua, pues en adelante navegarían durante mucho tiempo sin encontrar tierra alguna donde poderse abastecer nuevamente; deberían realizar un largo rodeo por el Atlántico meridional, según consejo del propio Vasco de Gama, para evitar los inconvenientes graves de la navegación de cabotaje, siguiendo la costa meridional africana. Cabral cumplió las instrucciones y consejos de Gama tan al pie de la letra que, en su rumbo hacia el Occidente, llegó a la vista de la costa brasileña después de ver las primeras señales de tierra el 21 de abril y la tierra misma al atardecer del día 22.

Vaz Caminha, un escribano que iba a bordo de la nave capitana, describe la tierra en posterior carta al rey de Portugal del modo siguiente:

> En este día a horas de víspera vimos la tierra primeramente un gran monte muy alto y redondo, otras tierras más bajas al sur, tierras ya con árboles a cuyo monte puso el capitán nombre de Monte Pascual, y a la tierra el de Tierra de Veracruz.

El 24 de abril la flota navegó hacia el norte con ánimo de encontrar un mejor abrigo, que fue en efecto hallado; el 2 de mayo tomó la armada de Cabral el camino para continuar su ruta hacia el cabo de Buena Esperanza, siendo despachado un navío para dar noticia del descubrimiento de lo que se llamó «isla de la Veracruz» sobre tierras brasileñas, en las que meses antes habían tocado sucesivamente dos navegantes españoles: Vicente Yáñez Pinzón y Diego de Lepe. Una tendencia muy acusada en la actual historiografía portuguesa quiere quitar a este descubrimiento de Cabral su carácter de casualidad y, por medio de mil argumentos, la previa intención de alcanzar aquellas islas. La absoluta falta de base de tal teoría se pone netamente de manifiesto con el envío, en 1501, de una expedición con objeto de localizar aquellas islas en el pretendido conjunto asiático donde, supuestamente, siguiendo la idea colombina, las creían ubicadas. Américo Vespucio, en efecto, despejó el error de Vaz Caminha: no era una isla sino tierra firme. Portugal, en principio, no concedió excesiva importancia a aquel territorio, que pronto cambió su nombre originario de Veracruz por el de «Tierra de los Loritos», por la enorme abundancia de papagayos; a su vez, este nombre fue sustituido por el de Brasil debido a la abundancia de palo de este nombre, que tenía una alta cotización en el mercado y que fue, en efecto, la primera riqueza explotada en aquella región. Los judíos, encabezados por el rico mercader Fernando de Noronha, y los franceses, por su cuenta, fueron los primeros que explotaron aquellas riquezas. Estos últimos recorrieron el litoral brasileño muy tempranamente y con gran habilidad entablaron relaciones comerciales con los indígenas, adquiriendo por medio de intercambio con baratijas la valiosa mercancía. Todo ello despertó el interés de la Corona portuguesa, que en 1530 envió una gran flota, mandada por Martín Alfonso de Sousa, para fundar poblaciones y establecer colonias.

La Corona portuguesa realizó una experiencia feudal en el Brasil: la

división del país en doce capitanías hereditarias; el donatario de cada una de ellas era, en efecto, un verdadero señor feudal ejerciendo en sus dominios todas las jurisdicciones reales, nombramientos de jueces y funcionarios administrativos; cobraba los tributos y tenía el monopolio sobre todas las riquezas; a pesar de ello, solamente prosperaron dos capitanías, una al norte, la de Pernambuco, donada a Duarte Coelho, que se trasladó de Brasil en 1533, estableciéndose en un lugar muy próximo a la loma Marim, donde fundó la villa de Olinda; la otra capitanía al sur era la de San Vicente, donada a Martín Alfonso, quien fundó la villa de San Vicente, muy próxima a la cual floreció pronto una ciudad portuaria que es la actual Santos. La capitanía de Bahía, situada en la costa este, sería comprada a su donatario por la Corona para erigir en dicho lugar la sede de un gobierno central constituido en 1549. El primer gobernador general, Tomé de Souza, llegó acompañado de unos trescientos hombres de armas, cuatrocientos prisioneros que habrían de convertirse en los primeros labradores y seis jesuitas que fueron los primeros educadores de la colonia; el gobernador eligió la bahía de Todos los Santos para establecer la capitalidad, que, por deseo del rey Juan III, llamó Salvador. Sin embargo, los dos núcleos básicos del país continuaron siendo Pernambuco y San Vicente; este último fue el punto de partida en el litoral sur de la penetración hasta el interior, en la altiplanicie de Piratininga, donde se estableció la villa de San Andrés; los jesuitas crearon en 1554 el colegio de Sao Paulo, que es el origen de la gran metrópoli actual.

Desde 1532, se había llevado de la isla Madera la caña de azúcar, que prosperó rápidamente en San Vicente, para extenderse después a Pernambuco y a Bahía. Hacia el año 1600, Brasil contaba ya con unos ciento veinte ingenios azucareros y exportaba a Europa grandes cantidades del preciado elemento comercial. Como mano de obra para los cultivos en las plantaciones se emplearon los prisioneros liberados, los mismos indios, cuya debilidad biológica no dio positivo resultado, y finalmente se solucionó mediante la importación de esclavos negros que marcaron, biológicamente, con su sangre la población mestiza brasileña; sobre esta cuestión escribió páginas luminosas el sociólogo Gilberto Freire.

La riqueza inicial supuesta por el palo brasil quedó pronto superada por la riqueza azucarera y con ello aumentó considerablemente la prosperidad de los establecimientos coloniales costeros, pero también surgió

un peligro que en adelante supuso una constante: la disputa de dichos territorios por parte de otras potencias europeas, especialmente franceses y holandeses. En 1555, un aventurero francés, Nicolas Durand de Villegagnon, obtuvo el favor real y con ello la protección del almirante Coligny con objeto de fundar la France Antartique, cuyo primer núcleo fue un islote situado en la bahía de Guanabara, con una característica muy repetida en casi todas las fundaciones coloniales de los pueblos europeos de las costas americanas: la tolerancia religiosa como un símbolo efectivo del desgarrado panorama del que, en tal sentido, se nos habla en la historia europea coetánea. En noviembre del indicado año, Villegagnon llegó a la bahía de Río de Janeiro y ocupó la isla Sergipe, donde levantó el fuerte Coligny. La isla fue una excelente cabeza de puente comercial, basada en el establecimiento de relaciones amistosas con los indios costeros de la bahía, y marca el comienzo de un fecundo intercambio comercial que atrajo a la colonia a un importante número de franceses. Naturalmente, el gobierno central portugués no podía tolerar tal establecimiento: el gobernador Mem de Sá, al frente de una flota, se dirigió contra la factoría francesa y, después de combatir durante varios días contra la fortaleza, consiguió expulsar de allí a los galos (1560); pero éstos penetraron tierra adentro, se aliaron con los indios e iniciaron una guerra general contra los portugueses que suele conocerse con el nombre de Guerra de la Confederación de los tamoios, la tribu más belicosa, hábilmente utilizada por los franceses. Gracias a la intervención de los jesuitas Nóbrega y Anchieta, pudo ser apaciguada esta rebelión.

A finales del año 1564 el sobrino del gobernador, Estacio de Sá, llegó de Portugal realizando la fundación en el lugar llamado Praia Vermelha, junto al Pan de Azúcar, de la ciudad de Río de Janeiro (1565). Al mismo tiempo una operación de limpieza produjo la definitiva expulsión de los franceses de la bahía Guanabara en 1567. En definitiva, la lucha tuvo un resultado fecundo: la fundación de la citada ciudad, que Mem de Sá trasladó de su primitivo emplazamiento hacia otro más al interior sobre una colina —Morro de Ostelo— que fue fortificada y donde se levantaron las construcciones eclesiásticas.

Al integrarse la Corona portuguesa con todos sus dominios en la española (1580), se produjeron dos efectos inmediatos en el orden colonizador interno: el hecho fue sumamente beneficioso para el Brasil, puesto que permitió el comienzo de la expansión territorial hacia el interior, el esponjamiento de las fronteras y la consolidación de nuevas adquisi-

ciones; también se iniciaron fecundos intercambios con las regiones españolas en América, especialmente desde la segunda fundación de Buenos Aires por Garay; el segundo efecto, sin embargo, no tiene una similar valoración: continuaron los ataques extranjeros, añadiéndose a los franceses los ingleses y holandeses. En 1581, Catalina de Médicis organizó una expedición puesta bajo el mando de Francisco Strozzi, con objeto de ayudar al prior de Crato en su guerra contra Felipe II y establecer un dominio independiente en las Azores y en Brasil; el proyecto no pudo ser llevado a efecto porque se interpuso la formidable escuadra del marqués de Santa Cruz, que lo impidió. En 1594, aunque con otros propósitos, reincidieron los franceses; un grupo de armadores organizaron una expedición bien dotada de elementos de guerra y puesta bajo el mando de Carlos de Vaulx, con objeto de fundar una colonia. Instalados en Maranhao y Paraíba, establecen los franceses alianza con los indios tupinambas, y es nombrado oficialmente un gobernador que extiende la dominación, derrota a los portugueses en Pernambuco y funda San Luis de Marañón. Hacia 1610 parece consolidada la colonia francesa, pero la reacción portuguesa se inicia también por entonces con gran fuerza. En 1615 Alejandro de Moura se apoderó de San Luis y, con ello, quedó concluida la dominación francesa. Una fuerte corriente colonizadora portuguesa se extendió por la antigua región francesa, fundándose Belem, Caldeira y Castelho Branco, hasta erigir en 1621 la provincia de Maranhao.

Por su parte, los ingleses efectuaron una primera visita en 1582 al puerto de Santos con intenciones indudables de observación. El arribo al mismo puerto del Almirante español Diego Flores Valdés, que ordenó abrir fuego contra los intrusos, impidió que los buques británicos cumpliesen su objetivo, viéndose obligados a huir desmantelados. Pero después se produjeron una serie de ataques de tipo pirático, el primero de los cuales fue el realizado contra Bahía en 1586 por Robert Withrington, que consiguió dominarla durante seis meses, saqueando y devastando las plantaciones. En 1591 fue Thomas Cavendish quien atacó Santos, tomándola por sorpresa y saqueándola; después incendió la vieja ciudad de San Vicente y quiso repetir la hazaña en Espíritu Santo, donde fue rechazado con grandes pérdidas por su parte. La empresa británica más fuerte fue, sin embargo, la lanzada contra Pernambuco, a principios de 1595: dos filibusteros —James Lancaster y el capitán Vanner— se apoderaron de Recife, donde recogieron un formidable botín, tan grande que en los doce navíos ingleses no se pudo cargar todo y

hubo que solicitar el concurso de tres barcos holandeses que estaban en el puerto; poco después, llegaron cinco navíos franceses que se asociaron en la empresa, cargando también sus bodegas con los productos brasileiros; desde Olinda procuraron los colonos impedir la realización del saqueo sin éxito y se registraron hechos de verdadera heroicidad: hábiles nadadores intentaron cortar, aprovechando la oscuridad, las amarras de los buques; se construyeron brulotes cargados de dinamita para hacerlos estallar contra los barcos, pero todo fue inútil; los veinte navíos asociados consiguieron marcharse cargados hasta los topes con las riquezas brasileñas y con ellas llegaron hasta sus respectivos países. Con motivo del tratado de paz de 1604 entre España e Inglaterra, cesaron estas depredaciones inglesas.

Durante la época española, se amplió considerablemente el área colonizada a lo largo de la costa. En el nordeste se fundaron dos nuevas capitanías reales, Paraíba y Sergipe; hacia el norte se inició desde 1597 la campaña del Río Grande del Norte desde Pernambuco; junto al río Potengi fue fundada una población que después se llamó Natal, porque el día de Navidad de 1599 fue inaugurada su iglesia parroquial. Quedaba con ello abierta la línea expansiva hacia los extremos septentrionales brasileños. Felipe IV, por carta patente del 14 de junio de 1637, resolvió incorporar al Brasil las tierras del cabo Norte; de este modo nació la capitanía que llevó ese nombre con el que por entonces se conocía, la Guayana, situada entre el río Oyapok y la margen izquierda del gran Amazonas. El mismo monarca cursó órdenes para la sistemática exploración del indicado río; Pedro Teixeira hizo su famoso viaje hasta Iquitos, en Perú, tomando posesión en 1639 de la margen izquierda del río Napo, que se fijó como frontera occidental de los territorios portugueses de la Amazonia.

Pero, simultáneamente, se había iniciado la acción de los holandeses contra el Brasil, concebida como un medio de llevar un ataque contra un punto muy vulnerable de las posesiones de la Corona española, contra la cual estaban sublevados. Por otra parte, el sentido mercantilista característico de los holandeses no desaprovechó las experiencias pasadas, reveladoras de la enorme riqueza que se atesoraba en el Brasil. En 1621, en efecto, fue un síntoma la fundación de la Compañía de las Indias Occidentales, y la primera manifestación fue la constitución de una poderosa armada integrada por veintiséis barcos que, en 1624, se encaminó hacia las costas brasileñas. Iba mandada por Jacobo de Villenkens,

y su jefe militar y gobernador era Jan van Dort. El ataque se realiza sobre la ciudad de Bahía, de la que se apoderan después de una lucha de un día y una noche durante la cual el heroico don Diego de Mendoza se vio arrollado por la superioridad holandesa. Una armada hispano-portuguesa, bajo el mando de don Fadrique de Toledo, consiguió desalojar a los invasores, recuperando Bahía. Un nuevo intento es realizado en 1627 por el pirata Piet Hein, apoderándose nuevamente de Bahía; un año después realizó la famosa hazaña de apoderarse de la llamada «flota de la Plata», en la bahía de Matanza; la presa produjo un considerable beneficio para la Compañía de las Indias Occidentales, lo cual fue un estímulo para intentar apoderarse de Pernambuco.

Se organizó una formidable escuadra, integrada por unos setenta y un buques y unos siete mil quinientos hombres, que se adueñó de Recife el 2 de marzo de 1630. La resistencia ofrecida por los portugueses, mandados por Matías de Alburquerque, fue verdaderamente épica. Cinco años luchó heroicamente hasta que no tuvo más remedio que ceder ante el hábil cerco que le puso el coronel Artiszewski, aventurero polaco, en el Arraial de Bon Jesus, entre los ríos Beberibe y Capibaribe, donde se había fortificado Alburquerque. El 6 de junio de 1635 cayó el reducto. Desde allí progresa la ola invasora hacia el sur, mediante la acción combinada del almirante Lichthardt y el general von Schkoppe; de este modo alcanza la dominación holandesa lo que pudiera llamarse sus límites naturales, es decir, al sur el río San Francisco, y al norte, casi hasta las proximidades del Amazonas, lo cual representaba una considerable extensión del conjunto geográfico brasileño de aquella época.

Fue invitado, entonces, el príncipe de la Casa de Orange, Mauricio de Nassau-Siegen, para que aceptase el cargo de gobernador de aquel territorio. El 23 de enero de 1637 llegó a Recife acompañado de una importante misión cultural, integrada por el predicador y poeta Franziskus Plante y el médico y naturalista Wilhelm Piso, el astrónomo alemán George Markgraf, el arquitecto Pieter Post y su hermano, el pintor Franz Post; más adelante se añadió Barlaeus, quien redactó una obra histórica de gran valor, puesto que es la crónica de los ocho años de gobierno de Mauricio de Nassau. Éste quedó prendado del país, al que llamó Nueva Holanda, pero sus características humanas e intelectuales no cuadraban con los propósitos mercantilistas de la Compañía; ésta, en efecto, sustentaba un doble punto de vista colonizador, que no coincidía en absoluto con los propósitos de Nassau: imponer un sistema de gran dureza

fiscal que diese buenos rendimientos económicos y prohibir todo lo católico. Mauricio de Nassau había dictado una libertad religiosa que negaba totalmente este segundo objetivo económico de la Compañía; por otra parte, su carácter de mundano prodigio, acostumbrado a la opulencia y a la generosidad, hizo que viviera en el Brasil derrochando el dinero a manos llenas. Esto no podía convenir a la Compañía y, en consecuencia, surgieron una serie de conflictos cada vez más fuertes, hasta que en 1644 se retiró Mauricio de Nassau del Brasil holandés. Ello marca, justamente, el instante preciso del declinar de la colonia, que se habría continuado, pese al tratado de paz firmado por el nuevo rey de Portugal, Juan IV, con Holanda.

Mauricio de Nassau fue un excelente gobernador que puso a la colonia, pese a todos sus derroches, en estado muy floreciente. Los hombres de letras y de ciencias que le acompañaron tuvieron ocasión de realizar importantes trabajos y observaciones científicas. Los rendimientos económicos del Brasil holandés fueron muy grandes. La decadencia quedó marcada con la retirada del príncipe de la Casa de Orange; diez años después de ella, los holandeses eran definitivamente expulsados de Brasil, aunque, en realidad, en 1648 quedaban aniquilados en su potencia militar a consecuencia de la doble batalla de Guararapes. Un patriota brasileño, André Vidal de Negreiros, fue el alma del movimiento de liberación del yugo holandés; el mulato Juan Fernández Vieira puso todo su capital al servicio de la empresa, y los héroes de la guerra fueron el negro Enrique Díaz y el indio Felipe Camarao. Todo ello fue realizado sin ninguna ayuda de Portugal. Hubo quien aconsejó al rey Juan IV el abandono del Brasil a cambio de mantener la paz con los grandes capitalistas holandeses. La acción contra los holandeses surgió de la misma entraña social y mestiza brasileña.

Con la expulsión de los holandeses se inicia en el Brasil otra etapa histórica de la mayor importancia, porque en ella se encuentran las bases de la línea que condujo a la independencia con unas características muy especiales. Se caracteriza esa etapa por la expansión hacia el interior de las tierras brasileñas y el descubrimiento de las grandes riquezas supuestas por el oro y los diamantes, que dio motivo a un importante movimiento colonizador que, a su vez, planteó una serie de cuestiones de límites de la mayor importancia histórica. Pero en ningún caso se podía pensar ni soñar en alcanzar el Pacífico, puesto que los territorios del Virreinato del Perú lo impedían absolutamente.

Las regiones continentales americanas del Océano Pacífico

Aparte del gran empeño cortesiano de verificar la expansión de la Nueva España hacia el Pacífico, así como de las exploraciones realizadas en este extenso mar, que van a llevar al descubrimiento de las islas Filipinas por Legazpi, lo que a su vez hizo posible el establecimiento del galeón de Manila hasta Acapulco, que mantuvo los vínculos de riqueza entre Oriente y México durante toda la época española, no cabe la menor duda de que la gran importancia regional española en el continente bañado por el Pacífico la ostenta el Perú.

¿Qué debe entenderse por el Perú? Desde el punto de vista de los comerciantes de Sevilla, tiene una connotación distinta de la que tuvo dentro del conjunto de la Monarquía española, sobre todo en su poderosa relación entre el Atlántico y el Pacífico. En un sentido estricto, Lima y los distritos mineros que se corresponden actualmente con las repúblicas de Perú y de Bolivia son las que justifican, de un modo o de otro, la presencia española en el territorio, aunque de un modo discontinuo. Muy activamente, sin duda, pero relativamente mínima respecto de las superficies teóricas de los Estados salidos del Alto y del Bajo Perú del final de la época española. Ésta es la acepción más corriente: cuando se habla de Perú, se designa en España el complejo portuario, la parte de América del Sur española que comunica el resto del mundo con Lima, es decir, hasta el siglo XVIII prácticamente toda la América del Sur; desde este punto de vista, Panamá es claramente el Perú y naturalmente Chile y el Río de la Plata.

Confundir Perú con los territorios que, más o menos, ficticiamente dependen del Virreinato, sería un error. Los puntos de asentamiento que dejan ver su presencia sobre la costa, desde Trinidad hasta Santa Marta, no tienen que ver nada con ella. España, en ese sector atlántico de América, está mucho más próxima que el Perú propiamente dicho. Administrativamente, incluso, estuvieron vinculados a la más antigua de las audiencias de las Indias, la de Santo Domingo. Antes de haberse fundado el Virreinato del Nuevo Reino de Granada, promovido a esa dignidad en 1718, estas tierras constituyeron un mundo aparte, intermedias entre las islas, España y América del Sur.

Junto a Perú, ampliamente extendido, es necesario situar al Nuevo Reino de Granada, cuyas comunicaciones se hacen casi todas a través de Cartagena. El lazo jurídico que une Bogotá-Lima está desprovisto de

sentido. Cartagena, el Nuevo Reino y el istmo forman un mundo que se encuentra directamente unido al Atlántico de Sevilla. En un sentido amplio, Perú es todo el continente suramericano español en los siglos XVI y XVII; desde Buenaventura y la costa pacífica del Nuevo Reino, hasta la frontera araucana de Chile, cerca de los 40 ° grados de latitud sur, desde Lima y su puerto, El Callao, hasta los puntos de asentamiento al pie de los Andes y el Paraguay, en el extremo límite del Río de la Plata. Jurídicamente dependiendo de Lima, oficialmente abandonado por Sevilla, el Río de la Plata no pertenece verdaderamente de 1580 a 1650 al espacio económico del Atlántico español. Aunque ponga de manifiesto las soluciones más simples de la geografía administrativa, se aprecia en los textos una invitación a unir el Río de la Plata con Lima. No se podrá, sin embargo, encontrar una plaza independiente en el Atlántico español. Mientras que al siglo XVIII no se le dé su individualidad en la Monarquía española, mientras no se alce contra Lima el Río de la Plata, pertenece mucho más a las márgenes del Atlántico portugués que al Atlántico español. Se apreciará mejor, sin duda, desde Lisboa antes que desde Sevilla, si los tráficos contrabandistas no estuviesen de todos modos incorporados a la historia serial, cualquiera que sea.

En los confines inciertos del Brasil, del Paraguay jesuita, la pequeña plaza de Buenos Aires marca el extremo límite del Perú, en sentido amplio. De hecho, no se coloca en los compartimentos atlánticos de la primera modernidad. Confín en el espacio, lo es también en el tiempo. Buenos Aires, en ese límite, es un anacronismo; tiene el mismo significado que vio brillantemente en su tesis doctoral Pedro Vives Azancot respecto a Asunción. Estos límites, ligeramente diseñados, nos hacen ver cómo Perú se extiende largamente y se confunde con toda la América del Sur española. El Perú *strictu sensu*: Ecuador al norte, Chile al sur, los Andes al este, Paraguay al extremo oeste, puede agrupar bajo una misma unidad tierras tan extendidas, dispares y disociadas. Para Ecuador, Chile y los Andes, no es dudoso, la unidad es completa y continua. Para el borde atlántico los vínculos son más discutibles, pero estos territorios forman unidades autónomas impensables al margen de un Perú dominante y minero, al cual se adosan. Existe, pues, en un espacio de estas características un Perú en sentido amplio. La unidad de Perú, concebido de este modo, es, al menos, tan evidente como la de las otras unidades fundamentales que hemos destacado en el espacio hispanoamericano.

Acaso se trata de una simple cuestión de vocabulario, que se explica fácilmente por el dominio del mar. Cuando se accede al Perú desde Sevilla se accede después de la ruptura del istmo, y ésta es la razón por la cual en el uso marítimo de Sevilla el Perú se llame tierra firme; la experiencia de la estadística del movimiento lo demuestra. Al Perú, en sentido amplio, se le llama en la Carrera tierra firme. Exactamente, ésta es la acepción segunda del Perú virreinal que, sin embargo, a través de los vínculos del Pacífico oriental con México va a alcanzar una importancia propia y desvinculada, en cierta manera, del monopolio sevillano. Este Perú queda desvinculado de la Carrera, puesto que, en este sentido, se encuentra firmemente unido con tierra firme y el sistema Cartagena-Portobelo-Panamá-El Callao. Nos interesan mucho más directamente los anexos peruanos, que podemos dividir así: el norte, la gobernación de Popayán, todo el suroeste de la Colombia actual, que nos sitúa en el límite norte de la influencia peruana; su principio, unido al Nuevo Reino, debe pasar casi enteramente bajo la autoridad de la Audiencia de Quito, lejos de su fundación. Esta anexión es absolutamente legítima; corresponde a la historia de la primera conquista.

La conquista de Popayán fue conducida, desde el sur, por Benalcázar. Económicamente, bascula más al Ecuador que a Cartagena; pese a ello, Popayán es más Perú que el Nuevo Reino, a condición de dejar excluida Antioquía y la zona aurífera del Cauca medio. La verdadera frontera pasa al norte desde Buenaventura y al sur de Antioquía, entre el curso medio y el curso superior del río Cauca. La unidad de Popayán, tal como la define Cieza de León, no es imputable ni al clima ni al relieve, sino a la distancia, a la insumisión de su población, al aislamiento; nos encontramos aquí, en presencia de las vanguardias del imperio inca, en un terreno donde los incas no han impedido el camino de la colonización europea. En esa región encontramos pues un principio fundamental de aislamiento, con un solo puerto: Buenaventura. La región está poco poblada, es pobre y se encuentra mal unida con la economía mundial atlántica. Sobre más de mil kilómetros, un solo puerto, Buenaventura, que es descrito inteligentemente por Velasco, mostrando perfectamente claro el aislamiento de Popayán. Buenaventura, el único puerto de salida, es un puerto mediocre, cuya entrada es difícil. Para acceder a él hace falta un piloto. Buenaventura es, por otra parte, un puerto intermitente, sin localidades adyacentes. Tres o cuatro familias delegadas por Cali para constituir un punto de observación sobre el mar, recibir

las cargas y almacenarlas. Buenaventura no existe más que como un antepuesto costoso de Cali, a más de ciento cincuenta kilómetros sobre una costa malsana que rechaza al hombre. La unión con Cali es extraordinariamente precaria; no es menos capital porque signifique el acceso al alto valle del Cauca; la mayor parte del camino es tan difícil —126 a 148 kilómetros— que no es posible más que a dos hombres «por indios de carga tasados para este servicio, por el camino de montañas asperísimas y de pocos indios. Sólo en las últimas cinco leguas es posible utilizar mulas»; desde allí las llevan las recuas. Se trata de una constante, pues diecisiete o dieciocho años antes, en 1555, Cieza de León hace la misma observación que había hecho Velasco.

En el extremo norte, pues, del anexo peruano el vínculo con el mar es prácticamente inexistente. Estas tierras son más continentales y el nudo de Pasto está marcando exactamente el vínculo continental con la zona posible de expansión terrestre de los antiguos incas.

El nudo de la futura patria ecuatoriana es Quito. Su papel es muy antiguo. Constituye inmediatamente, después de Lima, el punto de concentración secundario más importante de un Perú ampliamente extendido. Los lazos entre Lima y Quito son evidentes. La conquista de Quito partió de Guayaquil y esto está marcando exactamente una importancia decisiva para la costa. Esta tierra continental y andina que es Quito, prisionero del continente, como ha sido exactamente denominada, ha buscado desde el primer siglo de historia, casi de un modo desesperado, darse un acceso más cómodo sobre la costa. Ancón de bahía de Sardinas aparece poco en los textos primeros; el puerto de la bahía Sardinas es un golfo muy profundo que se abre entre el río Vainillita y Mangles, un puerto mediocre. Quito, bajo el gobierno del marqués de Montesclaros (1606-1614), se esforzó en conquistar Ancón de Sardinas para mejorar sus comunicaciones con Panamá, buscando, por tanto, el vínculo atlántico. Montesclaros trabajó en la construcción de un camino; no parece que su proyecto produjera frutos decisivos. La sola ventaja de la rapidez de las comunicaciones Quito-Panamá no fue suficiente para compensar el crecimiento de los gastos que una multiplicación de caminos no hubiese dejado de conseguir.

El más antiguo puerto del Ecuador es también el más próximo a Quito, si no el de más cómodo acceso. Su fundación fue casi tan antigua como la fundación del Perú mismo, puesto que data de 1535. A pesar de su mayor proximidad a Panamá y a Quito, Puerto Viejo-Manta fue

rápidamente devaluado por Guayaquil, mucho mejor dotado desde todos los puntos de vista. La relación de las poblaciones, tal como Velasco escribe alrededor de 1570, está muy próxima de la importancia relativa de los dos puertos en lo que se refiere a la entrada de navíos de Panamá. En 1570 atribuye al distrito de Manta diecisiete familias de colonos, de los cuales tres encomenderos, y 1.500 familias de indios tributarios. Guayaquil, en la misma época, contaría respectivamente cien vecinos, veintitrés encomenderos y 3.000 familias de indios tributarios. En las entradas de Panamá, Manta totaliza el 7,8 por 100 de los totales ecuatorianos, contra el 0,7 por 100 para Punta Santa Elena y el 91,5 por 100 para Guayaquil, en la segunda mitad del siglo XVI. Desigualdad evidente, mucho más teniendo en cuenta que Manta se encuentra sensiblemente más próxima a Panamá de lo que lo fuera Guayaquil.

En la primera mitad del XVII, por otra parte, hay aparentemente un crecimiento relativo de Puerto Viejo. Más exactamente, la recesión relativa que afecta a las series usadas por Pierre Chaunu en el conjunto ecuatoriano se aprecia absolutamente en Guayaquil. Manta totaliza el 7,8 por 100 de las mercancías provenientes de Panamá, en el curso de la segunda mitad del siglo XVI, y el 31 por 100 en el mismo conjunto, en la primera mitad del XVII. En relación a las entradas reseñadas en el puerto de Panamá, la parte de Puerto Viejo creció proporcionalmente en sus límites más extremos: del 1,8 por 100 al 3,36 por 100, entre la segunda mitad del XVI y la primera mitad del XVII, mientras que la parte de Guayaquil cayó en la masa del conjunto de las mercancías provenientes de Panamá del 21,25 por 100 en la segunda mitad del siglo XVI al 7,5 por 100 en el mismo lapso de tiempo. Puerto Viejo, beneficiado de su antigüedad y su proximidad. Un gran inconveniente, por el contrario, supuso la disociación entre la playa y el interior de las tierras. El complejo Puerto Viejo-Manta se encuentra, pues, construido sobre un tipo frecuente en la América antigua. Cincuenta kilómetros separan la ciudad de Puerto Viejo de la mediocre playa de Manta. Se piensa, superficialmente, en Panamá mandando sobre Nombre de Dios.

A medio camino entre Manta y Guayaquil, el cabo de Santa Elena no es otra cosa que un punto de agua. Los navíos que aseguran la unión fundamental Panamá-Lima vienen a hacer aguada y abastecerse de víveres. Aparte de algunos indios, el sitio está poblado a finales del XVI y a comienzos del XVII por un solo encomendero, que ha construido un tambo, un almacén. Se comprende que, en estas condiciones, Santa Ele-

na sea una simple escala sobre la gran ruta norte-sur, que no da apenas lugar a un tráfico autónomo.

El puerto de Guayaquil es el verdadero puerto de salida del Ecuador, desde los primeros años de la conquista. Una rápida mirada a un mapa, incluso mediocre, muestra inmediatamente su superioridad. Colocado sobre una larga escotadura del río, en la raíz del enorme estuario del Guayas, hacia el cual converge la red hidrográfica más densa del Ecuador costero, Guayaquil está perfectamente dotado para un comercio orientado hacia el sur, en relación especialmente con el Perú minero, admirablemente dotado para vaciar la zona húmeda y cálida del Ecuador cacaotero. Esta posibilidad es, sin duda, el elemento primordial de su importancia. La instalación definitiva de una colonia española sobre el lugar preciso de asentamiento de Guayaquil es dos años posterior a la de Puerto Viejo (1537). Fue necesario que Guayaquil remontase esta diferencia; fue rápidamente absorbido, como ha demostrado Pierre Chaunu, por el tráfico de Panamá. Tiene la enorme ventaja Guayaquil de encontrarse en excelente unión fluvial con su antepaís; sobre el camino de Quito, por ejemplo, más de doscientos kilómetros son cubiertos por vía fluvial, el resto, por medio de carretas y mulas. A pesar de las apariencias, Guayaquil se encuentra, pues, más próximo a Quito de lo que lo estaba de la vieja ciudad de Manta. Con mayor razón, Guayaquil representa el punto más importante para la zona cacaotera; beneficia prácticamente toda su actividad. El golfo de Guayaquil, en el cual está el río Guayas, es la más grande escotadura de la costa oeste de América del sur al norte de la isla Chiloé.

Por todas estas razones conviene mencionar la producción de cacao. Guayaquil redistribuyó sobre toda la costa suramericana, de Panamá a Chiloé, el precioso producto, cuyo consumo no cesó de crecer. Una fracción de la producción cacaotera exportada por Guayaquil ha debido llegar hasta España a pesar de los inconvenientes. Guayaquil tiene, pues, un papel considerable con respecto al Pacífico, en gran parte al margen del monopolio de Sevilla.

El puerto de Guayaquil es el segundo en importancia de la costa suramericana del Pacífico. Se convirtió, poco a poco, en un centro de construcciones navales. La historia de las construcciones navales de Guayaquil está por hacer. Su despertar tardío data del comienzo del siglo XVII, y mostró, sin duda, que esta industria ha acabado por imponer su calidad, por los imperativos mismos de la defensa. Entre los carpinteros del

río Guayas, las grandes reservas de bosque, los cursos superiores de los afluentes y las posibilidades de construcción, Lima se convirtió en una gran importadora de madera de Guayaquil y esto hizo que aumentase, todavía más, el comercio de Guayaquil con el Pacífico. El combate de Lima contra Guayaquil es un combate de retaguardia, sin esperanza. Las series de Contaduría de la caja central del Perú lo muestran efectivamente. No es dudoso que las construcciones navales de Guayaquil llegasen a convertirse en un gran negocio; vastas extensiones de bosques, barcos lanzados al mar, naturalmente, coincidieron para la convergencia en Guayaquil de una gran industria maderera.

En la costa peruana propiamente dicha, en el extremo norte de esta costa, la consideración del tráfico se ha hecho en detrimento de la vieja ciudad mediocre de Túmbez, en provecho del conjunto Piura-Paita. Túmbez, cuyo puerto se llama hoy día Puerto Pizarro, es el punto más antiguo jamás alcanzado por la colonización española en este, casi, final del mundo. Es, apenas, un puerto, un simple punto ocasional de detención. Esta condición ya la había adquirido cuando alrededor de 1605 fray Reginaldo de Lizárraga escribió su importante descripción. El puerto del norte se repliega más de un grado al sur del cabo Blanco. San Miguel de Piura, centro del valle-oasis del Piura, en la parte más desierta de la costa, comunica con el resto del mundo por el puerto de Paita, en el norte de la embocadura del río. Casi siempre, sobre estas costas sub-desérticas, los puertos fueron embocaduras de cursos de agua en razón del peligro que constituyeron los depósitos y de la precariedad que suponen. Paita, protegido contra los aluviones del Piura, se insertó en un repliegue del río.

Alrededor de los años setenta del siglo XVI, el conjunto Piura-Paita sobrepasó la población de Guayaquil. Velasco atribuye, en efecto, a Piura una población blanca igual a la de Guayaquil, cien hogares de colonos, de los cuales veintitrés encomenderos, a los que corresponde la dirección de la explotación del oasis, más seis mil familias de indios tributarios. Este mundo hubiera quedado totalmente aislado sin la existencia al noroeste, sobre la costa, de Paita, que, en razón de su mayor proximidad, sustituyó a Túmbez. Entre Paita y Trujillo, los vacíos aumentan; fray Reginaldo de Lizárraga compara, en efecto, la situación al comienzo de los años sesenta del XVI y el que prueba cuarenta y seis o más años hasta los alrededores de 1605. Una de las consecuencias de este retroceso de la costa india es el abandono del camino costero, todavía hoy

impracticable, porque atraviesa un desierto en provecho de un camino de los valles, más al interior de las tierras, que se convierte en verdaderamente infernal por los mosquitos. De hecho, serán una vez más las comunicaciones marítimas las que, por la fuerza de las cosas, beneficien la colonización. En la descripción atenta de Lizárraga esta importante fracción de los valles aparece como la región del azúcar, del cuero y, puede ser, gracias a la caída de la población, de los excedentes de cereales.

Pero ningún punto puede compararse con Trujillo. Trujillo concentra, en la proporción del 89,4 por 100, el tráfico de los valles del norte del Perú con Panamá. La indicación puede quedar como un índice de conjunto. Por razones que se nos escapan, la concentración se opera en favor de Trujillo, entre otras razones, por su posición a mitad del camino entre Paita y Guayaquil, de una parte, y Lima, de otra. Esta actividad se apoyó sobre una fuerte densidad humana: Trujillo es, entre Panamá y Lima, la ciudad más poblada de la costa del Pacífico. Velasco le atribuye, alrededor de 1570, trescientos vecinos, de los cuales treinta y tres encomenderos tenían a su servicio, en la órbita razonable donde se ejerce su acción, cuarenta y dos mil indios tributarios.

La actividad de Trujillo resume perfectamente bien la actividad de los valles del norte de Perú. Originariamente el oro, cuya explotación contribuyó a fijar el primer nudo de población, seguido pronto por el azúcar y productos de ganadería; ello marca o dirige la vida marítima de Trujillo hacia Lima. Trujillo pertenece a la esfera de aprovisionamiento de Lima. Lizárraga lo confirma, pero señala una importante caída a la altura de los primeros años del siglo XVII. Un estudio más detenido de las series de la Contaduría permitiría decir si, como parece muy probable, se trata de un simple accidente pasajero o si se encuentra, por el contrario, en presencia de una recesión de más larga duración.

Al sur de Trujillo, Lima, con su puerto de El Callao, constituye la verdadera capital de los valles, en un sitio cuya principal atracción fue la proximidad al mar. El emplazamiento de El Callao es grande, capaz y limpio, dice Velasco; profundo también, como Cartagena, con una doble entrada, la una hacia el norte para los navíos que llegan de Panamá, la otra al sur para los navíos procedentes de Chile. El puerto está formado, como el de Cartagena, por el espacio comprendido entre la ribera continental y una isla. El emplazamiento es sano y en 1600 su poderío se manifiesta en el hecho de recibir fácilmente 250-300 navíos, según las entradas registradas por fray Reginaldo de Lizárraga. Favorecido por

su emplazamiento, El Callao, igualmente por su situación, está exactamente en la ruta costera mediana que va de Panamá a la frontera del sur de Chile. Si para la navegación sur-norte, en el eje de la corriente de Humboldt, la escala de El Callao es simplemente saludable, resulta prácticamente indispensable en el otro sentido, de norte a sur. Hacen falta nueve meses, dice con razón Velasco, para ir de Panamá a Chile, tres a Lima y otros tres meses para ir de Lima a Chile. Más adelante las condiciones de navegación estuvieron sensiblemente mejoradas a causa del mejor conocimiento de las corrientes y de los vientos, para continuar verdaderamente el mejoramiento sobre la costa americana del Pacífico con las técnicas nuevamente implantadas.

En el sistema de las comunicaciones del Océano Pacífico, la costa del continente americano, Lima desempeña un poco el papel de Sevilla en el océano Atlántico. Es ella la que se convierte en cerebro de la empresa, con poder de decisión, y tiene el poderío financiero. De hecho, dos sistemas se superponen: una navegación de cabotaje y la gran unión Lima-Panamá. Se encuentra a partir del almacén del Pacífico consecutivo a los grandes *raids* de Drake, con un sistema de convoyes que situó a finales del siglo XVI y que está manifiestamente calcado sobre el que funciona entre Sevilla y el istmo. Se trata de una imitación reducida del modelo atlántico del convoy anual. Se ha estudiado, a partir de Panamá, la cronología y se ha visto que acusa en el siglo XVII una tendencia al retraso y a la bianualidad. La correspondencia de Sevilla con los oficiales de las Indias y la de Panamá con Lima está muy bien montada: los convoyes del Pacífico se unen estrechamente con los del Atlántico. La alteración del sistema, cuando se produce la recesión secular del XVII, entraña la degradación del sistema en el Pacífico, es decir, una lenta traslación de la anualidad rigurosa del XVI a una casi bianualidad del XVII.

El convoy Pacífico es más pequeño, lo que se comprende fácilmente: una parte de la mercancía transportada por los galeones y la flota de tierra firme no franquea el obstáculo selectivo del istmo. Se ha visto como ya a mitad, al menos, del volumen transportado se extiende sobre la vertiente atlántica del istmo, después de haber sido transportada por la armada del Mar del Sur. Las mercancías, por el contrario, siguen esta vía en una parte muy pequeña. El convoy Pacífico de la armada del Mar del Sur es más pequeño por el número de navíos, que participan: cuatro o cinco navíos agrupados alrededor de galeones; capitana y almirante en medio de él. Un estudio atento de las listas de navíos prueba que Lima

posee dos armadas. La rotación de los navíos cuando todo va bien necesita dos años entre Panamá y Lima; la armada que entra en Panamá el 23 de mayo de 1599 volverá a ser vista dos años más tarde, exactamente el 19 de mayo de 1601, y funciona siempre así. De todas estas razones destaca la costosa necesidad de una doble escuadra para asegurar una modesta unión cada año, y la tendencia al siglo XVII cuando se llega a la recesión al perder el contacto anual. A comienzos del XVII y en el curso de los años coyunturalmente difíciles del siglo XVII se ve alternar una armada completa de cuatro navíos y una media armada de dos navíos. La armada bajo la forma más reducida, una capitana y una almiranta, a fin de asegurar al menos la unión mínima. El otro vínculo radica en el apoyo de un cabotaje alimenticio con el Perú costero, que va a repostar también al puerto de El Callao.

En lo que respecta a la costa sur del Pacífico, que se llamaba los finales del mundo, Chile se encuentra tan alejado de Lima como ésta lo estaba de Panamá. Por vía indirecta, en el istmo el oasis chileno está cinco veces más alejado de Sevilla que no la costa atlántica del istmo; Nombre de Dios o Portobelo, siete u ocho veces más lejos que La Habana. Como consecuencia de estas distancias, Chile aparece más frecuentemente o menos raramente en el orden de preocupaciones de la Casa de Contratación de Sevilla. Verdaderamente, Chile no es una colonia de Sevilla y no pertenece apenas más que a una ficción del mundo jurídico edificado *a posteriori* en el Atlántico sevillano. La distancia ha diluido hasta el límite de lo perceptible y de lo imperceptible los lazos que unen a la inaccesible Andalucía, más exactamente, los lazos que unen a España con Chile. El minúsculo y pobre Chile no tiene prácticamente, hasta finales del XVII, ningún contacto directo con España ni con Europa, porque hasta los progresos decisivos realizados por la navegación a finales del XVII y a comienzos del XVIII, la navegación directa por el estrecho de Magallanes, primero, por el cabo de Hornos después, no está verdaderamente diseñada. La travesía del estrecho queda prácticamente para los corsarios ingleses a finales del XVI, holandeses a comienzos del XVII, pero no permite el establecimiento de una línea directa y regular. El drama de Chile es el gran fracaso de 1581, la gran tentativa abortada de poblar y colonizar el estrecho, que fue el esfuerzo más serio de todos los anteriormente realizados. Ello hubiera asegurado, lo mismo que a Lima, su riqueza, a diferencia de Chile, expuesta a los ataques enemigos, una protección mejor contra el peligro imprevisto que bruscamente surgía del

sur, y le hubiese dado, sobre todo, comunicaciones más seguras con Europa; pero no había nada, *a priori*, en el mercado chileno que pudiese justificar un esfuerzo enorme, con un límite de posibilidades técnicas del tiempo.

En el límite del mundo, puede decirse que la pequeña colonia chilena es una isla aislada por la barrera de los estrechos. La modesta Chile no se comunica más que por mar con la costa pacífica del Perú. El inmenso desierto de Atacama impide una unión directa por tierra; la travesía de los Andes, tal como la practicaron los ejércitos de Almagro o de Valdivia a la hora de la conquista, no puede servir más que en caso de peligro para el envío de un correo. Queda el cabotaje entre El Callao y la costa. Ello otorga un carácter de aislamiento, por una parte, de dependencia, por otra.

En el flujo considerable de los intercambios en Nueva España-Perú, México lleva la iniciativa. En México reside la sede social de las casas que hicieron el tráfico del Perú. No sorprende que vaya sin que se encauce el mismo hacia los nuevos Reinos. Para este prolongamiento importante de las actividades de comunicación del prepotente México, poseemos una monografía excelente debida a Woodrow Borah, *The early colonial trade and navigation between Mexico and Peru* (Berkeley, 1954). México comunica con el Perú fuera del primer apogeo de sus intercambios por Huatulco, primer lugar de 1550 a 1558, después por Acapulco. A partir de 1585 el tráfico de Nueva España-Perú establece un gran negocio que reside en México, y es, esencialmente, un negocio de re-exportación de tránsito. Existe también un intercambio a través de Realejo, puerto de Nicaragua, el cual está deficientemente estudiado, pero que, sin duda, durante muchos años del siglo XVII y quizá también del XVIII ejerció un papel importantísimo en este sentido.

La importación de productos de China se sumó a la re-exportación importante de productos de Europa a partir del siglo XVII. Ese importante eje norte-sur en el Pacífico, que México ordena desde sus orígenes, nació con la conquista. En la época de la conquista, confederación azteca e imperios incas se ignoraban; este alejamiento no excluye que, en una época más antigua, civilizaciones del norte y del sur estuviesen comunicadas entre ellas bajo un ritmo continuo y considerable. Esto es, al menos, lo que parece deducirse de las técnicas de la metalurgia a través del continente americano, según las investigaciones de Paul Rivet (*La metalurgie en l'Amérique precolombine,* París, Institut Technologique).

El eje norte-sur, perdido por los precolombinos, fue vuelto a encontrar por las necesidades de la conquista. Fue, primero, una emigración que está dirigida desde México, principal hogar de la presencia española, sobre el altiplano azteca. Las mercancías han seguido la ruta trazada por los hombres, en 1532-1534, por el primer comando de conquistadores seducidos por las promesas del Perú y presto a acudir en ayuda de una victoria prometedora. Cuatrocientos cincuenta soldados españoles se embarcan en la *Posesión,* en 1534, y esto supone el comienzo de los intercambios. Las vicisitudes de estos intercambios son establecidos perfectamente por Woodrow Borah y siguieron, especialmente, a las de las guerras civiles del Perú. Las actas del Cabildo, una vez más, son preciosas. Un acta de 23 de mayo de 1547 muestra claramente, por ejemplo, cómo al comienzo el comercio siguió el eje norte-sur, Nueva España-Perú, para quedar centrado sobre México, y por los hombres que México ha enviado al Perú. En 1547, todavía, el tráfico México-Perú parece ser un tráfico de apoyo a la emigración. En primer lugar, los productos alimenticios que acompañan a los emigrantes les facilitan la primera instalación.

Este primer tráfico habría, sin duda, muerto con la emigración en dirección a Perú durante la segunda mitad del siglo XVI si las Filipinas y las mercaderías de China, que hicieron llegar a Acapulco, no hubiesen venido a tomar el relevo. La investigación de Robert S. Smith, «Antecedentes del Consulado de México, 1590-1594» *(Revista de Historia de América, 1942),* muestra de una manera precisa el papel de México en el comercio de reexportación de las mercaderías de China. Ese comercio, como el comercio de las Filipinas, el cual es prolongamiento del más directo, es algo inmediatamente vinculado con México. Ciertamente, las mercancías no sobrepasaron en México a los capitalistas que las pagaron, sino a los hombres que desde Acapulco conducen estos intercambios, que son comerciantes de México. Esta relación es absolutamente cierta, como se comprueba en un documento de 9 de junio de 1590 utilizado por el citado Robert S. Smith, donde se ve cómo los comerciantes de México apoyaron sus argumentos en la importancia adquirida por este tráfico, Acapulco-Callao-Lima, sobre la subida ininterrumpida, desde 1565, del complejo Pacífico para pedir al rey la creación de un consulado de mercaderes. Esta petición, íntimamente unida por consecuencia al eje norte-sur de las comunicaciones del continente, se acordó el 22 de marzo de 1593. Pero el crecimiento que acompaña a una multi-

plicación del trazado de la ruta, hasta 1585, de los productos del altiplano mexicano son muy particularmente los víveres, que desempeñaron el papel más considerable en la exportación. En consecuencia, el camino más corto se impuso; ésta era la ruta terrestre de México-Huatulco, marítima de Huatulco a El Callao. La posición de Huatulco en la proximidad de Tehuantepec le permitió, por otra parte, aprovechar las corrientes de intercambios, que fueron varias veces importantes a través del istmo de Tehuantepec y, en una medida subsidiria, probablemente desde el Realejo, en los istmos nicaragüenses.

A partir de 1585, cuando la producción de México cede la primera plaza a la simple reexportación de la mercadería de China, era natural que Huatulco fuese abandonado en provecho de Acapulco. Todo, sin embargo, mantuvo el mismo eje México-Acapulco-Perú. Por ello, desde final del siglo XVI es imposible de disociar el eje norte-sur Acapulco-Perú del eje Acapulco-Manila en el sistema complejo de intercambios, cuya historia no podemos hacer aquí, que anima toda la actividad del Pacífico, del continente y cuya metrópoli siempre fue México, pero el mercado de demanda más creciente, Perú. La exportación de productos fabricados por la producción de los obrajes es en México donde la demanda la sede social de las casas que fletan los navíos. Hacia México se dirigen los productos agrícolas, vino, en primer lugar, y plata bruta en intercambio del trabajo de la industria mexicana, buscando también esta producción terciaria invisible que es la dirección de los negocios. Todo esto, por otra parte, se acompañó de un grueso aumento de los precios, desnivelado.

El Perú, país caro para México, recibe el producto del trabajo mexicano. Resulta que México es la metrópoli del Perú, como Sevilla es, en una cierta medida, la metrópoli de México. Se podría observar el prolongamiento, la cadena que Sevilla produce por relación con las grandes plazas de la Europa no-ibérica, en una posición que recuerda la de Lima por aproximación a México, y de México de cara a Sevilla. La mejor prueba que se puede ofrecer, en fin, de esta posición de México metrópoli, son las rivalidades mismas que la enfrentaron a Sevilla. Sevilla, metrópoli de Perú, no se prestó a aceptar sin resistencia la concurrencia de México sobre el mercado peruano. Sevilla no impuso, *a priori*, objeciones contra la función de metrópoli que México asumió de cara a las Filipinas cuando la Caja de México ofreció a Manila sumas enormes, sin el apoyo de la cuales la colonización española en las islas del Poniente

hubiera resultado imposible. La Contaduría de México, confirmada por las de Acapulco y de Manila, muestra el aumento constante del *situado,* que pasa de 150.000 a 1.000.000 de pesos en 1639-1640. Ésta es la clave del conflicto que opone, desde 1590, a México, capital secundaria del gran comercio con América, pero capital nueva de un dinamismo inquietante, con Sevilla, capital antigua, pero forzosamente en posiciones más lejanas y en actitudes de repliegue.

La vinculación del Virreinato peruano con el Pacífico queda trabada, esencialmente con la dirección expansiva de este Virreinato por el Pacífico sur, hacia el oeste. Una dinámica similar a la del Virreinato de la Nueva España. Otro es el caso del virreinato peruano, en el cual intervienen de modo decisivo dos factores: uno, la misma posición geográfica virreinal; otro, el impulso de varias e importantes figuras de navegantes que, en dos generaciones, actuaron desde el virreinato peruano, dando como consecuencia expediciones de importancia colosal. La primera de estas generaciones está integrada por Juan Fernández, Pedro Sarmiento de Gamboa y Álvaro de Mendaña; la segunda, por Fernández de Quirós y Váez de Torres.

Actor impulsor y quizá la figura más importante, es Sarmiento de Gamboa. Fue él quien sugirió al Virrey del Perú la organización de una armada que siguiese los rumbos australes del Pacífico y quien indujo, después, al navegante Juan Fernández a realizar el primer intento que después continuaría Álvaro de Mendaña. Éste salió de El Callao, el 19 de noviembre de 1567, llegando después de varios cambios de rumbo, contra los consejos de Gamboa, lo cual le impidió llegar a Australia, a primeros de febrero a la isla de Zamba o Santa Isabel, en el archipiélago de las Salomón. Desde allí se exploraron otras islas del archipiélago. En 1574 obtuvo Mendaña una capitulación real en la que se le nombraba Adelantado y Gobernador de las islas Salomón, pero no pudo llevar a efecto su nuevo viaje hasta 1595. Llevó entonces como piloto mayor al marino portugués Pedro Fernández de Quirós, que fue el eslabón que unió las dos generaciones señaladas. En tal viaje se llegó al archipiélago de las Marquesas y a las islas de Santa Cruz, y muere Mendaña víctima de una epidemia. Ello provocó el abandono de la idea colonizadora de la expedición. Dejó Mendaña como heredera universal a su mujer, doña Isabel Barreto, que se tituló Adelantada del Mar Océano, y en condiciones dramáticas, bajo el experto pilotaje de Quirós, pudo llegar la expedición a Manila el 11 de febrero de 1596.

Sarmiento de Gamboa, al regreso del primer viaje con Mendaña, se convirtió en colaborador del Virrey don Francisco de Toledo, el cual le transformó en instrumento de la defensa virreinal contra los ataques de los piratas ingleses. Drake había pasado por El Callao y Panamá en 1579. La gran idea de Sarmiento para defender las ciudades españolas de la costa del Pacífico fue la fortificación y colonización del estrecho de Magallanes, pero no consiguió su propósito por no encontrar la adecuada ayuda en ese sentido. Su vieja idea de alcanzar, navegando por el Pacífico, un continente austral la legó a Juan Fernández, que ya se había distiguido no sólo por sus navegaciones costeras, sino por el descubrimiento de la isla que lleva su nombre. Hacia 1576, este navegante formó sociedad con un antiguo soldado de Valdivia, Juan Jufre, con objeto de comprobar la existencia del continente austral. A los 40 ° de latitud sur y a enorme distancia de la costa chilena, llegaron hasta una tierra de enorme extensión, poblada por gentes de color claro. Una importante corriente historiográfica identifica esa tierra con Nueva Zelanda, cuyo descubrimiento, por consiguiente, correspondería a los navegantes españoles.

Pedro Fernández de Quirós, que como vimos llegó hasta Manila pilotando los restos de la segunda expedición de Mendaña, consiguió del gobernador de aquella provincia oriental española los medios necesarios para regresar al Perú. Como en el Virreinato no logró apoyo para continuar la empresa, marchó a España, adonde llega el año 1600; sigue a Roma para ganar el jubileo del Año Santo y presenta su proyecto al embajador español, quien le procuró una entrevista con Clemente VIII, el cual, a su vez, le recomendó a Felipe III, obteniendo así la ayuda precisa para llevar adelante su empresa. El Virrey del Perú, conde de Monterrey, le proporcionó tres navíos con víveres para un año, trescientos hombres y medios colonizadores. Como piloto, iba el también marino portugués Luis Váez de Torres. Se inicia el viaje el 21 de diciembre de 1605. Hacia finales de enero de 1606 llegaron a la primera isla del archipiélago de las Pomotu; el 7 de abril a las islas Taumaco, ya en el grupo de Santa Cruz; a primeros de mayo arribaron a una gran isla en el actual archipiélago de las Nuevas Hébridas, a la cual bautizaron con el nombre de Australia del Espíritu Santo.

Una tempestad separó al buque de Quirós de los otros dos, que pudieron refugiarse en una amplia bahía de aquella isla. Quirós consiguió llegar hasta México y de aquí a España, donde vivió algunos años in-

tentando encontrar apoyo, que nadie le dio, para continuar su viaje por el Pacífico. Por su parte, Váez de Torres esperó quince días a Quirós, recorrió la costa de aquella tierra comprobando su insularidad e, inmediatamente, puso rumbo sur-oeste, cambiándolo pronto a causa del mal tiempo al noroeste hasta alcanzar Nueva Guinea. Recorrió toda su costa sur, navegando el estrecho que lleva su nombre entre Nueva Guinea y Australia, y que no volvió a ser cruzado hasta el siglo XVIII, por James Cook. Llegó a Filipinas, donde escribió un memorial al rey (1607), muriendo probablemente tres o cuatro años después.

También desde México se promovieron una serie de expediciones por el Pacífico, iniciando una línea de conocimiento que no se detendrá hasta el siglo XVIII.

LAS NUEVAS CONDICIONES DE ÉPOCA: EL SIGLO XVII

La época heroica de descubrimientos, conquistas y navegaciones del siglo XVI cede paso, desde principios del XVII, a un talante muy distinto, en gran parte promovido por nuevas situaciones políticas, pero sobre todo por condicionamientos económicos. Aquella primera época, cerrada con el desastre de la Gran Armada, había producido la apertura de una importante serie de mercados, que adquiere su pleno valor a través de las condiciones generales de la época llamada barroca. El cambio histórico se aprecia especialmente en el afán por trazar nuevas rutas sobre los océanos y los continentes, la emulación por ocupar posiciones claves, el establecimiento definitivo de mercados, el lanzamiento de líneas para la explotación de los centros interiores de promoción y para un mejor dominio de las rutas. Naturalmente, esta situación lleva anejo un importante movimiento de orden científico, técnico y humanístico, expresado en el funcionamiento de centros de investigación, en la aparición de nuevas técnicas navales, en el perfeccionamiento de las cartas marinas mediante revolucionarias técnicas de proyección, etc.

La acción española, aunque en declive, conserva su dinámica en el continente americano; en Europa, al compás del proceso de liquidación de las guerras de religión, la Hansa pierde el monopolio de los mares del norte y del comercio de cabotaje, arrastrando en su ruina a las dos repúblicas italianas de Venecia y Génova; al desaparecer la potencia marítima italiana quedó, sin embargo, una riquísima información científica

que habrá de producir un fenómeno importante de persistencia de la influencia en los sistemas técnicos mediterráneos. El pulso político de Francia tuvo su expresión en la realización de algunas acciones exploradoras y fundacionales, pero sin una fuerte tradición inmediata en el orden comercial y marítimo, se extinguió pronto. Fueron, precisamente, Inglaterra y Holanda los dos grandes focos de impulso y acción, centrados en sus dos capitales: Londres, con los cuatro puertos de Southampton, Bristol, Liverpool y Hull, y Amsterdam, con Rotterdam, convertida en sede de numerosas compañías, que parecen la característica más acentuada de la nueva época. Inglaterra ha tenido ocasión de llevar a cabo, en el último tercio del siglo XVI, un largo aprendizaje naval en el antagonismo con España, del mismo modo que Holanda lo hizo posible al servicio de la misma.

Amberes fue el centro de las finanzas atlánticas. La Guerra de los Treinta Años hizo afluir allí una considerable parte de la economía alemana. Su privilegiada situación la convirtió en trampolín de nuevas ideas europeas, y a comienzos del siglo XVII la marina holandesa era la mejor de Europa. Todo ello le permite lanzarse, con enorme eficacia, a la empresa comercial universal, por medio de sistemas empresariales, cuyo paradigma es la Compañía de las Indias Orientales, con reparto de dividendos que oscilaban entre el 20 y el 60 por 100. Casi simultánea a ella, se funda la Compañía Inglesa de las Indias Orientales (1600) precediendo en dos años a la holandesa, cuya similitud de acción condujo, inevitablemente, al choque, como en efecto ocurre a mediados del siglo XVII en la guerra anglo-holandesa, que marca el inicio del ascenso de Inglaterra a primera potencia naval. A ello responden todas las dinámicas, la primera de la cuales hubo de ser la búsqueda de las rutas de navegación y comunicación económicas.

A partir del año 1607, el navegante inglés Henry Hudson inició la búsqueda del paso del norte, bajo la protección de la Compañía moscovita y de su impulsor Sir Thomas Smith. Con un pequeño navío tripulado por doce hombres, abandonó el estuario del Támesis el 1 de mayo de 1607, para tratar de alcanzar el mar de la China a través del Polo norte. Aprovechando una zona de alta temperatura, consiguió sobrepasar los 80 ° de latitud norte, donde fue detenido por los hielos. Tras varios intentos, decidió prudentemente regresar. Al año siguiente lleva a cabo una segunda tentativa; en esta ocasión había renunciado a pasar por el Polo, pero persistió en su propósito de encontrar el paso, siguien-

do la ruta del este a la altura de Nueva Zembla, desde donde trató de abordar las Spitzbergen a través de los hielos flotantes. Los *icebergs* demostraron ser un obstáculo insuperable, y entonces Hudson intentó atravesar el estrecho de Vaigats, también sin resultado. No obstante, algo se consiguió en este segundo viaje, pues quedó comprobada la existencia de un régimen climático más favorable en las Spitzbergen que en Nueva Zembla, a pesar de la diferencia de 4 grados. Ello confirmó la hipótesis de la existencia de un mar libre de hielo, en función de una temperatura más favorable, y en definitiva, la posibilidad de un pasaje viable. Después de un breve paréntesis, debido a que los accionistas de la Compañía moscovita no se mostraban dispuestos a seguir invirtiendo en esos viajes, que tan escaso provecho material les producían, Hudson consiguió el apoyo de la Compañía holandesa de las Indias Occidentales para preparar un tercer viaje.

Comenzó el descubrimiento en 1609, partiendo de Amsterdam hasta alcanzar un punto situado al nordeste del cabo norte, a los 71° 46‘ de latitud. Las malas condiciones climáticas le impulsan a dirigirse hacia América, y por las islas Lofoten y Feroe atraviesa el Atlántico para llegar a Nueva Escocia a primeros de julio. Desde el punto de vista básico del descubrimiento del paso, este viaje constituye una nueva frustración, pero, en cambio, tuvo una repercusión inmediata en la decisión de los holandeses de establecer una factoría colonial en aquella costa, de cuyos propósitos surgen muy pronto Nueva Holanda y la fundación de Nueva Amsterdam, en el lugar donde actualmente se encuentra Nueva York.

Financiado por un grupo de mercaderes de Londres, Hudson prepara su cuarto viaje, que inicia el 17 de abril de 1610. Atravesando el mar del Norte hasta Islandia, en julio alcanza Groenlandia, y pocos días después declara hallarse en el estrecho de Frobisher, error inexcusable debido a la todavía rudimentaria cartografía de la época; en efecto, en algunas cartas aparece un estrecho que separa Groenlandia de la Tierra de la Desolación, pero realmente sólo es una representación de la costa sudeste de Groenlandia, pues tres días después Hudson anota en su diario que había reconocido la tierra que John Davis había llamado Desolación. Desde aquí puso rumbo a noroeste, después oeste, para entrar en el estrecho que lleva su nombre, a pesar de que evidentemente no fue el primero que lo reconoció. Siguiendo el estrecho, penetra en la inmensa bahía, que lleva igualmente su nombre. Disponemos de muy pocos datos para conocer sus ulteriores pasos. Llegó hasta la extremidad

sur de la bahía para invernar y, después de grandes sufrimientos, una revuelta supuso su trágico fin. Los sublevados le abandonan en una canoa con su hijo y algunos fieles. El regreso de los amotinados fue sumamente accidentado, pero pese a la terminación dramática y desleal, cumplieron la misión de hacer fecundo el empeño del abandonado Hudson. Éste se había propuesto descubrir el pasaje del noroeste y la idea, generalmente aceptada, fue la de que su viaje había sido un éxito. Tanto es así que algunos de sus financiadores se unieron para crear la Compañía de Mercaderes de Londres para el Descubrimiento del Paso del Noroeste, en 1612, cuya declaración de propósitos especifica que se proponen iniciar un comercio total con lo grandes reinos de Tartaria, China, Japón, islas Salomón, Chile, Filipinas y otros países del Mar del Sur.

En abril de 1612 Thomas Button partió con dos navíos e instrucciones de que, una vez alcanzado el extremo sur de la bahía de Hudson, debía enderezar rumbo hacia el oeste, hasta tomar tierra en el continente opuesto, hacia los 58° de latitud. Pasó por el estrecho de Hudson, descubrió un cabo de la isla de Coat y alcanzó la costa oeste de la bahía de Hudson, a la que dio el nombre muy significativo de Hopes Check. Desde aquí se dirigió al sur, hasta llegar a un río que denominó Puerto Nelson, donde pasó el invierno muy penosamente. Después, y tras celebrar consejo con su tripulación, decidió buscar el paso más hacia el norte; siguiendo su proyecto alcanzó los 65°, tocando en el ángulo sudoeste de la isla de Southampton y, al no encontrar salida, volvió a la entrada del estrecho de Hudson para observar las mareas. De ellas dedujo que el verdadero paso debía de estar al norte de la isla de Southampton.

Ello motivó que, en 1614, fuese enviada una nueva expedición al mando del capitán Gibbons; pero el viaje fue un completo fracaso. En 1615, Robert Bylot, que había participado en todos los viajes reseñados, llevó a cabo un nuevo intento para descubrir el misterioso y esquivo paso. Es el cuarto viaje organizado por la Compañía fundada poco después del regreso de los expedicionarios sublevados en la cuarta expedición de Hudson, y en él participó como piloto William Baffin, también veterano en las navegaciones del Ártico. Bylot parte del Támesis el 16 de abril de 1615, y el 27 de mayo reconoce la isla de la Resolución; tres días después, penetra en el estrecho de Hudson, hasta alcanzar la isla Salisbury; desde allí pone rumbo a la isla de Southampton, donde se desengaña de la existencia del paso y ordena el regreso. Un segundo viaje, en 1616, tampoco proporcionó resultados satisfactorios. Se abre enton-

ces un paréntesis en los intentos descubridores, que no se reanudaron hasta 1631 con el viaje de Lucas Foxe, quien exploró detenidamente la costa de la isla de Southampton, llegando a la conclusión de que no era posible la existencia de un paso en aquella zona; también hizo un detenido examen de la costa inexplorada de la bahía de Hudson. Simultáneamente, otro navegante, Thomas James, partió de Bristol, exploró aquellas regiones y llegó a idénticas conclusiones que Foxe. En consecuencia, será abandonada la búsqueda del paso, que no sería definitivamente descubierto sino casi dos siglos después.

Durante el siglo XVI se definieron las áreas de expansión de los españoles en el Nuevo Mundo, quedando configuradas las zonas de organización política, y se lanzaron los supuestos misionales, quedando establecidas las líneas de relación económica del vasto sistema atlántico, dirigido por la burguesía sevillana. Dos inmensos sectores, pues, mantienen en el mundo americano, durante los siglos XVII y XVIII, características diferentes: por una parte, la América española, que se define como una continuación de la magna empresa del siglo XVI; por otra, la América del Norte, escenario de exploraciones llevadas a cabo por franceses e ingleses, dirigidas especialmente a cuatro extensas zonas: el valle del río San Lorenzo, la costa norte del Atlántico, la Luisiana y la bahía de Hudson, que acabamos de ver en su proceso descubridor.

También participaron en la empresa americana, aunque en mucho menor escala, los holandeses, que lograron ocupar algunos pequeños puertos del continente, como hemos visto. De entre sus expediciones, hay que destacar, principalmente, las llevadas a cabo por Cornelio Schouteen y Jacob Lemaire, quienes en 1615 alcanzaron el cabo de Hornos, la punta más meridional de América, completando así el descubrimiento de Magallanes.

Las exploraciones francesas en el río San Lorenzo se iniciaron en el siglo XVI con los viajes de Jacques Cartier, interrumpidos después del tercero (1541) durante más de medio siglo. Su continuador fue Samuel de Champlain, quien en 1603 remontó el San Lorenzo y al año siguiente exploró la costa de Nueva Escocia, la bahía de Fundy y la costa continental hasta el río Quennebec; en 1605 sobrepasó el cabo Cod. En el año 1608 efectuó un nuevo viaje por el río San Lorenzo y, utilizando los servicios de guía de indios, logró alcanzar el lago que lleva su nombre. En 1613 realizó su segundo gran viaje; en el transcurso del primero había tenido ocasión de recibir noticias de los indios acerca de la exis-

tencia de un mar norteño, que podía alcanzar remontando el río Saguenay, pero no tuvo éxito por cuanto las informaciones adolecían de errores geográficos de bulto. En 1615, un tercer viaje le llevó, siguiendo la red de ríos y lagos, hasta la bahía Georgiana; después, por tierra, atravesó la moderna Ontario, hasta alcanzar la bahía de Quinté; desde aquí siguió la costa norte del lago Ontario hacia el este, desde donde alcanzó la orilla sur, regresando después hacia Quebec (fundada en 1608). Antes que él, el joven Brulé había visitado los lagos Hurón y Ontario durante el año 1611. Fue la suya una gran aventura, en el transcurso de la cual recorrió la mayor parte de la futura Pensilvania, y tras descender a la bahía Chesapeake, hasta tomar contacto con los indios sénecas, alcanzó en 1621 el lago Superior, donde pereció. En 1634 Jean Nicollet, por encargo de Champlain, comenzó la exploración que tenía por objeto esclarecer los persistentes rumores acerca de la proximidad del océano Pacífico al valle de San Lorenzo y, al mismo tiempo, precisar la geografía de los cinco grandes lagos. En el cumplimiento de su misión, Nicollet alcanzó la divisoria de aguas entre el río San Lorenzo y el Mississippi y concluyó su reconocimiento en la proximidad del océano Pacífico.

Simultáneamente, los jesuitas iniciaron por su cuenta una serie de exploraciones que ampliaron considerablemente el territorio francés en el Canadá y proporcionaron una serie de valiosas noticias acerca del territorio y sus habitantes. Dos de ellos emprendieron una sistemática acción en territorios indios, recibiendo las primeras informaciones del lago Erie (1640), aunque hasta 1680 no se recibieron los primeros indicios de las cataratas, después famosas, del Niágara. En el mismo año (1640) la guerra india puso fin a la primera etapa de las exploraciones francesas. En 1633 la firma de la paz permitió la reanudación exploradora, tanto por parte de los misioneros como de los comerciantes.

Una densa serie de exploraciones produjo un conocimiento muy exacto del país de los Grandes Lagos, donde iban floreciendo una serie de activas colonias francesas. En esta etapa destacan, especialmente, los nombres de Joliet y del padre Marquette, que alcanzaron el Mississippi por el lago Michigan; por el Wisconsin, llegaron a Arkansas, y de nuevo al lago Michigan por el río Illinois. Fue un fabuloso viaje de 5.000 kilómetros que permitió delinear el trazado del río Mississippi. Su obra fue completada por Cavallier de la Salle y el padre Hennepin, quienes en diciembre de 1678 alcanzaron el río Niágara; el religioso fue el primero que describió las cataratas, posteriormente tan célebres. Inmedia-

tamente, La Salle atravesó los Grandes Lagos hasta el extremo sur del lago Michigan, y remontó el río San José, desde donde subió al Kankakee, afluente del Illinois. Dejó allí un pequeño grupo, con la misión de explorar el sistema hasta su confluencia con el Mississippi y él, por tierra, llegó a Montreal. En 1681 La Salle descendió el Illinois y el Mississippi hasta el golfo de México. En nombre de Francia tomó posesión de todo este inmenso país, al que bautizó con el nombre de Luisiana. Marchó después a Francia, donde consiguió la ayuda del rey para llevar a cabo una expedición marítima hasta la boca del Mississippi, pero no pudo encontrarla, viéndose obligado a desembarcar en las lagunas de las costas de Texas. En el curso de una marcha por tierra para encontrar el río, fue asesinado por algunos de sus hombres, y el resto, bajo la dirección de Joutel, alcanzó el río Arkansas, encontrando a la expedición que venía en su ayuda por el río Mississippi.

Con la desaparición de La Salle tiene lugar la de otra de las grandes figuras que, con Champlain, cubrió el objetivo importantísimo de demostrar la estrecha conexión existente entre los valles del San Lorenzo y el Mississippi. La Luisiana pronto se convirtió en un centro de poblamiento francés. En 1697, los franceses se establecen nuevamente en el golfo de México, al este del delta del Mississippi, cerca del actual emplazamiento de Mobila. Nueva Orleans fue fundada en 1721; desde allí comenzaron a llevarse a cabo una serie de expediciones hacia el interior, especialmente encaminadas a establecer contactos con los indios para el comercio de pieles.

La tercera etapa exploradora se inició en 1688 con la llegada de Jacques de Noyon al lago de los Bosques. La fecha marca el comienzo de una serie de exploraciones que apunta, nuevamente, hacia el oeste, en busca del deseado océano Pacífico. En un primer momento se centró la atención sobre el río Missouri, donde desde 1708 se habían establecido muchos franceses en busca de oro y otros minerales. La obsesión del mar del oeste produjo una densa floración de leyendas y mitos fantásticos. En 1720 el padre Charlevoix fue encargado de realizar una investigación científica que aclarase definitivamente si era o no posible realizar el proyecto. El comisionado ofreció dos posibilidades: remontar el río Missouri, cuyo nacimiento no podía quedar lejos del mar, o establecer una misión entre lo sindios sioux para recoger cuantas noticias fuesen posibles. Se aceptó esta segunda posibilidad y, en consecuencia, quedó fundada una misión en el lago Pepin (1727). En 1731 hubo otro in-

tento, remontando el Missouri, por parte de Pierre Goltier de Varennes, señor de La Verendrye, que aunque fracasado en su intento básico produjo la llegada hasta las montañas Rocosas.

Contrariamente a las expediciones francesas, llevadas a cabo sobre larga distancia y por figuras de gran renombre, las inglesas, que parten de la costa del Atlántico, se caracterizan por su corto radio de acción y el escaso renombre de sus protagonistas. Ello se debió, evidentemente, al carácter específico que tuvo la acción expansiva británica a América del Norte, primero porque fue sólo una región de exudación política y religiosa y, más adelante, de competencia comercial contra Holanda y Francia. Ello explica que una personalidad tan importante como Sir Walter Raleigh, cuyos planes tan brillantes como inoperantes encontraron poco eco en los poderes públicos británicos, pasara casi completamente inadvertida en los tiempos de transición entre los siglos XVI y XVII. En las colonias inglesas de América del Norte se constituyó una sociedad fuertemente clasista que por su mismo origen, diverso y pluriforme, proporcionó un acentuado sentido cantonalista en las distintas demarcaciones, lo que, en definitiva, impuso una diversificación histórica. Tales particularismos tuvieron su repercusión lógica en la inoperancia de los viajes de exploración llevados a cabo en la costa atlántica. Los esfuerzos de la Compañía de Londres y Bristol se concentraron en la fundación de colonias y el ensanchamiento progresivo de sus fronteras tuvo como resultado el aumento de los conocimientos geográficos. Mayor trascendencia tuvieron las expediciones inglesas en el país situado al sur y este de la bahía de Hudson, especialmente a partir de la fundación de Fort Rupert y bajo el impulso de la Compañía de la Bahía de Hudson. A sus actividades se debe, en gran parte, la colonización del oeste canadiense mediante el establecimiento de una serie de puestos comerciales, lo que condujo inevitablemente al choque con los franceses, hasta que el Tratado de Utrecht (1713) reconoció como posesión inglesa los territorios de la bahía de Hudson. El viaje más importante del siglo XVIII fue el de Samuel Hearne, empleado de la Compañía, que en 1769 emprendió una exploración cuyo objeto era buscar en la bahía una salida hacia el oeste, como un intento más de encontrar el paso del noroeste.

En 1789 partió Alejandro Mackenzie del fuerte Chipewyan con el objetivo básico de encontrar una comunicación marítima entre el lago del Esclavo y el océano Ártico. Después marchó a Inglaterra para perfeccionarse en el diseño de cartas geográficas. Mientras tanto, la concu-

rrencia comercial había alarmado a la Compañía, la cual envió a Philippe Turner con la misión de efectuar un estudio geográfico del país, lo que hizo entre 1790 y 1792, con el resultado de una excelente carta del país comprendido entre Cumberland House y el lago del Esclavo, es decir, el oeste canadiense, continuado después por su discípulo Fielder. El último gran viaje canadiense del siglo XVIII fue el de Mackenzie, en 1793. Aunque en realidad los resultados fueron conseguidos por los comerciantes de pieles que, siguiendo sus pasos, se instalaron en la costa del Pacífico, pero sus objetivos no pudieron ser cumplidos hasta muy entrado el siglo XIX, con la inauguración en 1886 del Canadian Pacific Railway. En definitiva, la triste dependencia de tales exploraciones con el cumplimiento de objetivos de particular vinculación con los centros de intercambio comercial, impidió la universalización de los movimientos geográficos derivados.

Las exploraciones de los españoles en América durante los siglos XVII y XVIII proporcionaron el conocimiento de enormes extensiones de tierra, tanto hacia el norte de México como en las inmensidades de América del Sur, al tiempo que se produjo la estabilidad y el auge de la gran sociedad hispanoamericana, fundamentada en la dualidad peninsular criolla. Resulta casi imposible resumir ni siquiera las directrices de tan formidable expansión en el Nuevo Continente, que pueden centrarse en dos núcleos de distinto signo: por una parte, la expansión desde la Nueva España, nombre que había dado Cortés a la tierra conquistada a los mexicas, y que el mismo conquistador había marcado en lo que, con acierto, ha sido llamado *la expansión radial*; por otra parte, la paulatina expansión en el inmenso subcontinente meridional, cuyas proporciones gigantescas obligaron a que ya en el siglo XVIII, y respondiendo a diversas causas políticas o económicas marginales, fuese dividido en tres grandes circunscripciones virreinales: la de Lima, la del Nuevo Reino de Granada y, finalmente, la del Río de la Plata.

La zona de acción y expansión de mayor importancia fue, sin duda, California. En 1604 Oñate alcanzó el Colorado, recorriéndolo hasta su desembocadura; de esta expedición arrancó la idea de la insularidad de la Baja California. Numerosas expediciones fueron llevadas a cabo, pero hasta 1683 no se fundó la primera población, por el almirante Atondo. Los progresos posteriores fueron debidos al esfuerzo de los jesuitas; uno de ellos, el padre Eusebio Kino, exploró la región de Sonora y, a través de las misiones establecidas entre los indios pimas, alcanzó el río Gila.

Después de varios viajes llegó al golfo de California y en 1691 recorrió el río Colorado y alcanzó su desembocadura demostrando científicamente la peninsularidad de la Baja California. En los años 1701 y 1702 continuó sus exploraciones en el valle del Colorado y confeccionó un mapa, el primero en revelar gráficamente la verdadera disposición geográfica de California. Una serie de expediciones posteriores —las de Salvatierra, Ugalde y Guillén— examinan con mayor detalle el litoral, confirmando plenamente las aseveraciones del ilustre padre Kino, que más adelante quedaron incorporadas a los conocimientos científicos por medio de los viajes de Consag (1746) y Wenzel (1756). Por otra parte se llevaron a cabo importantes expediciones navales por el interior del golfo, como la del almirante Porter y Casenate, y desde 1603 la de Vizcaíno, cuyo resulado más importante fue el descubrimiento de la magnífica bahía de Monterrey. Pero la acción quedó retenida hasta el gran impulso expansivo que la actividad política de José de Gálvez proporcionó en esa región. Ello coincidió con la expulsión de los jesuitas (1767) y la sustitución por los franciscanos en las misiones que aquéllos tan brillantemente habían creado.

La empresa pacificadora de Sonora, iniciada por el citado Gálvez, tuvo una acción desgajada que, bajo el impulso del misionero franciscano mallorquín fray Junípero Serra, proporcionó una serie de fundaciones misioneras hasta la actual San Francisco de California. Expediciones terrestres y marítimas como la de Gaspar de Portolá unieron la Alta y la Baja California y en esta última tres grandes centros fueron Monterrey, San Diego y la mitad de San Francisco. Un formidable triángulo quedó pues constituido a base de las tres grandes regiones de Sonora, península de California y la llamada Alta California, donde las misiones fundadas por los franciscanos constituyeron importantes focos de poblamiento. Una doble circunstancia se produjo por entonces, imprimiendo una considerable aceleración al proceso explorador. Por una parte, la necesidad de establecer comunicaciones terrestres entre estas tres regiones y, en la medida de lo posible, enlazarlas con la de Nuevo México. En ese sentido, hay que destacar la figura del franciscano fray Francisco Garcés y la del capitán español don Juan Bautista de Anza, así como también las de los franciscanos Escalante y Domínguez.

Pero mayores consecuencias tuvo la otra cuestión: el aviso dado por el embajador español en Rusia acerca de los propósitos acariciados por los hombres de este país de alcanzar las regiones de California. Ello su-

puso la consecuencia inmediata de la llegada de los navegantes rusos al estrecho de Behring, según ha sido estudiado. Esto y la comprobación de la presencia de los primeros comerciantes ingleses de pieles en la costa norteña del Pacífico americano originaron una importante actividad de viajes navales que, desde el apostadero de San Blas, llevaron a los marinos españoles hasta las regiones de Alaska. Inmediatamente movidos por razones políticas, que en algunos casos, como ocurrió en el incidente de San Lorenzo de Nootka, produjeron serias cuestiones diplomáticas. Los viajes de los marinos españoles fueron muy numerosos, destacando los de José Pérez, Esteban José Martínez y Bodega y Cuadra.

Por último, en relación con Asia hemos de decir que la rebelión de los Países Bajos contra España no se limitó al área europea, sino que tuvo repercusiones mundiales. Los primeros éxitos de los sublevados fueron los de los *pordioseros del mar*, quienes dirigieron sus barcos hacia los países del Lejano Oriente y de América, cuyos productos eran usufructuados por España y Portugal. El fracaso de la búsqueda de la ruta del nordeste a finales del siglo XVI reveló la necesidad de utilizar las rutas hispánicas para alcanzar las regiones riquísimas del Oriente, donde van a aparecer rápidamente una serie de factorías holandesas: en las islas de la Sonda, Molucas, Japón se intensifica el comercio por medio de las naves holandesas. Hasta tal punto creció este comercio que, para coordinarlo y alcanzar máximos beneficios, se fundó la Compañía de las Indias Orientales. Con una estructura federativa, la Compañía recibió del Estado holandés el monopolio del comercio con Oriente por la ruta del Cabo, a cambio de un impuesto en las exportaciones.

La conquista de las grandes islas de Insulindia y Molucas (1604-1617), pese a la resistencia española centrada en las Filipinas, procuró a Holanda, además del gran centro productor de las importantes especias, un punto de apoyo de primera magnitud para lanzar a sus navegantes y comerciantes por todo el Extremo Oriente. En competencia abierta, los ingleses fueron obligados a abandonar sus factorías de Banda y Amboina, en Insulindia (1623). Fundada la capital de su imperio naciente en Batavia (1611), desde allí se lanzaron expediciones fundadoras de factorías en el litoral de Siam, Annam, China y Japón, al tiempo que una serie de descubrimientos ampliaban el horizonte de su acción. En 1616, en la ruta del cabo de Java, el capitán Dirk Hartogsz descubría el litoral occidental de Australia, que denominó Tierra de la Unión. Entre estos viajes descubridores destaca, sobre todo, el de Abel Tasman, patrocinado

por el gobernador Van Diemen, y confiado al experto navegante ya acreditado en una larga serie de viajes por los mares de China y Japón. Tasman reconoció el litoral meridional de Australia y descubrió la isla que lleva su nombre, Tasmania; exploró Nueva Zelanda y los archipiélagos de Tonga, Fidji y Salomón (1641-1643); ésta fue la última de las grandes expediciones de descubrimientos llevados a cabo hasta la época de gran renovación del siglo XVIII, en la que destaca de modo propio la singular e ingente figura de James Cook.

El sistema imperial holandés en Asia quedó plenamente garantizado con la ocupación de la colonia del Cabo, de la que fueron expulsados los portugueses (1652). Organizada la colonia holandesa por Van Riebfk desde 1655, pronto se transformó en un importante núcleo de atracción para los agricultores y ganaderos, del cual surgirá la población *boer*, cuyos destinos habrían de pesar de forma tan colosal en África del Sur, de modo especial durante el siglo XIX.

También Inglaterra tuvo su Compañía de las Indias Orientales (1600), creada por la reina Isabel reuniendo a los mercaderes interesados en el comercio de Levante. Sus empresas comerciales dieron inmediatamente beneficios fabulosos, superiores al trescientos por cien, pero en el orden territorial no tuvo el mismo éxito que la Compañía holandesa. No pudieron entrar en competencia ni en el Japón ni en Insulindia, pero en cambio obtuvieron algunas posiciones en la India. En 1609 fundaron un establecimiento en Surate y treinta años después comenzaron la edificación del fuerte de San Jorge en Madrás, en la costa oriental; en 1650 apareció en la desembocadura del Ganges la base comercial de Hooghly. Desde estos tres puntos, los ingleses se dedicaron con gran actividad a las relaciones comerciales, sin pretender ningún tipo de ventajas políticas. Éstas se buscaron cuando tuvieron lugar, por una parte, la derrota de Holanda (Tratado de Westminster, 1654) y, por otra, la agresión mercantilista impuesta por Cromwell, y finalmente ya en el siglo XVIII, al surgir la potente competencia francesa, se hizo necesario un replanteamiento de la cuestión.

En la India, especialmente, los progresos franceses habían sido considerables desde su iniciación en el siglo XVII y bajo el impulso de la Compañía de la India, con la fundación de las factorías de Surate, Masulí, Batán, Chandernagor y Pondichery. François Martin había fortificado fuertemente la factoría últimamente citada (1701), y negociando con los *mahratas* y el Gran Mogol había fundado factorías en varios puestos in-

dígenas. Más adelante, durante el reinado de Luis XV, Dumas impulsó fuertemente la política colonial francesa en la península indostánica, interviniendo activamente en la política interna y aprovechando la más leve coyuntura para obtener ventajas, entre las cuales las más importantes fueron la cesión de las dos importantes factorías de Kalicut y Karikal. Cuando en 1741 cedía Dumas el cargo de gobernador general al genial Dupleix, la India estaba en trance de convertirse en colonia francesa. A partir de esta fecha, la tensión entre Francia e Inglaterra adquirió tintes extremos de dramatismo y un auténtico dilema colonial.

Joseph Dupleix había realizado una labor gigantesca, sólo comprensible teniendo en cuenta las amplias discordias intestinas entre hindúes y musulmanes. Dupleix había pasado a la India cuanto tenía dieciocho años, en 1715; se estableció en Pondichery, donde llevó a cabo fabulosos negocios. Luego fue gobernador de Chandernagor, en el Bajo Ganges, destacando como hombre experto en asuntos coloniales, lo cual le llevó, en 1741, a ocupar el cargo de gobernador general. En su política, el objeto básico era la expulsión de los ingleses de su poderosa factoría de Madrás. La Guerra de la Pragmática Sanción le dio la ocasión. En 1746 sus tropas se apoderaron de Madrás; al firmarse la Paz de Aquisgrán (1748) Francia sacrificó las ventajas obtenidas en la India a sus conveniencias continentales. Pero Dupleix no cejó en sus propósitos y desde 1748 a 1754 puso bajo el protectorado de la Compañía todo el litoral del Karnático y gran parte del Deccan, llegando a incluir en su esfera de influencia a los *mahratas* de Puna. Más de treinta millones de hindúes quedaron bajo la soberanía francesa, mientras el prestigio inglés bajaba considerablemente. En ese momento, el gobernador Dupleix fue destituido y entre la Compañía francesa y la inglesa se firmó el Tratado de Godeheu (1754), en virtud del cual quedaban abolidos los protectorados, lo que equivalía a la desaparición de todo el edificio político levantado por Dupleix.

Cuando estalló la Guerra de los Siete Años (1756-1763), un hombre excepcional, renovando los métodos de Dupleix, consiguió asestar un golpe de muerte a las colonias francesas: Robert Clive. Este triunfo inglés coincidió con el desmoronamiento de la autoridad de Gran Mogol. Deposeído de su capital por los *mahratas*, Chaah Allan II se puso bajo la protección de la Compañía inglesa, que, bajo el impulso de Clive, había extendido su influencia por el Karnático y el Deccan. El Tratado de Veranes (1756) dio a la Compañía la administración de Benga-

la; poco después el *nabap* de Uth le cedió la ciudad de Allahabad. La prosperidad y el volumen de negocios de la Compañía alcanzaron un impresionante monto. Clive regresó a Inglaterra en 1773, y el gobierno aprovechó la oportunidad para intervenir directamente. Nombró una comisión y un tribunal de justicia en el Indostán y designó para gobernador general a Warren Hastings, hasta que con William Pitt «el Joven» la Compañía quedó bajo la autoridad de la Corona, iniciándose así la vida de la India como colonia británica.

Esta actividad comercial y política sobre los puntos más importantes del mundo asiático se vio complementada por la importante serie de viajes realizados hacia esa extensa región. Las motivaciones de estos viajes son extraordinariamente variadas: los hay por mera curiosidad de saber y conocer lugares exóticos, con propósitos de información económica, diplomáticos y evangelizadores. Ya en los finales del siglo XVI, el viaje de Huighen Van Linfchoten, que, partiendo de Lisboa en 1583 y después de pasar en el Oriente cinco años, dejó una excelente descripción, especialmente de Goa y de los establecimientos portugueses del sur de la India, marcando un tipo de interés que continuó Pedro Teixeira, realizando dos importantes viajes. El segundo, ya en el siglo XVII, produjo una importante descripción realizada por él mismo. La misma motivación de curiosidad tuvieron los viajes de los franceses François Tyrard de Laval y Vincent Leblanc. El primero naufragó en las Maldivas, quedando allí seis años; después viajó detenidamente por los establecimientos europeos; cuando regresó a Francia, en 1611, dio una descripción larga y detallada de las Maldivas. Vincent Leblanc pasó largos años viajando por Arabia, Siam y las Indias Orientales. Este mismo gusto por los viajes impulsó a Pietro della Valle a recorrer el Oriente entre 1614 y 1626. Gran viajero fue también Thomas Coryat. Otra categoría de viajeros son los comerciantes, cuyo número es inmenso y los datos que proporcionaron, verdaderamente preciosos. Como figuras más importantes podemos citar a John Milden Hall, William Hawkins, William Finch y John Jourdain, y otros muchísimos. También en la segunda mitad del siglo XVII numerosos viajeros visitaron muchas partes de Asia oriental y meridional; entre ellos, los más importantes fueron Tavernier, Thevenot y Jean Chardin. Igualmente, muchos viajeros se dirigieron a los países situados entre la India y la China.

En 1618 Thomas Samuel, encargado de la Compañía de las Indias Orientales, hizo por tierra el viaje de Siam a Birmania, y a partir de este

momento las expediciones fueron numerosas, tomando contacto con los territorios interiores, con el evidente propósito de apertura de mercados. En Indochina, los más grandes avances se deben a los comerciantes holandeses, que, en 1641, remontaron el Mekong hasta Van Tiane. También se mostraron muy activos los misioneros; sin embargo, la región quedó casi desconocida geográficamente, pues en la carta de T'Anville (1755) un inmenso desierto representa el área desde el río Mekong hasta los montes de Annam. Los jesuitas consiguieron abrir, en 1601, una misión en Pekín, fundada por el padre Mateo Ricci. Desde allí se extendieron y dieron a conocer la China, la cual fue visible en el *Novus Atlas Sinensis* de Martini (1655). Ya en el siglo XVIII, los jesuitas extendieron sus investigaciones a la Manchuria (1709-1715).

Al iniciarse el siglo XVII, el Pacífico era el único oceáno que aún podía mantener viva en los navegantes aquella sensación de misterio, tan corriente en las primeras expediciones de la época medieval. Las rutas meridionales eran todavía muy poco conocidas y existía, por tanto, la posibilidad de descubrir en esa dirección una tierra legendaria llamada *Terra Australis Incognita,* la cual, según la tradición ptolemaica, se extendería en las proximidades del Polo sur. Se había llegado a creer por un momento que la Tierra del Fuego constituía una de las extremidades de este continente austral; la desilusión fue grande al comprobarse que sólo se trataba de una isla, pero sin embargo la leyenda de la *Terra Australis* no desapareció y continuó llenando la imaginación de los navegantes. Se pensó, entonces, que dicho continente debería buscarse todavía más al sur, por lo menos en aquellas regiones, pero nadie impedía, por otra parte, que el misterioso continente se encontrase más al norte, y en tal caso, sólo esto podía ocurrir en el Pacífico, porque los otros océanos ya eran conocidos con bastante precisión. Ésta es la razón de los numerosos viajes realizados a la búsqueda de la tierra austral o, en todo caso, de nuevas tierras situadas a lo largo de las latitudes meridionales del Pacífico, viajes que, en un primer momento, fueron realizados por navegantes españoles y holandeses, poseedores ambos de intereses en las tierras ribereñas de ese mar. España, por sus posesiones en Filipinas y su dominio del continente americano, y Holanda, por la conquista de la Insulindia, donde desplazó a los portugueses. Se trataba de unas investigaciones no precisamente científicas; los navegantes buscaban tierras ricas y habían adquirido una gran experiencia para recorrerlas. Esto explica el por qué Australia, el último de los continentes que quedaba por descubrir, fuese

tocado varias veces sin que nadie se preocupara de seguir más atentamente las costas y tratase de reconocer su configuración. Eran áridas, habitadas por unos pocos salvajes, muy atrasados, y con un estado de pobreza tan evidente que no estimulaba el deseo de conocer mejor su tierra.

El primer viaje importante realizado en el Pacífico durante el siglo XVII tuvo como fin, precisamente, el descubrimiento de la tierra austral, a la que, siguiendo la tradición española, se quería cristianizar. La servidumbre en su existencia era un legado de la geografía clásica, pero, además, una serie de recientes descubrimientos venía a confirmar lo que en cartas, como la de Ortelio, aparecía como una intuición con cierta base científica. Para buscar esta tierra meridional, partió del Virreinato del Perú, desde el puerto de El Callao, una serie de expediciones que ya hemos citado. Los holandeses, por su parte, marcaron el comienzo del máximo impulso del descubrimiento de las distintas partes del continente austral. Como vimos, la Compañía de las Indias Orientales y las exploraciones de Tasman llevaron a integrarse en la Insulindia. El más importante de todos los navegantes holandeses fue éste.

Pero el gran explorador del Pacífico fue el inglés James Cook, quien se vio precedido en la década 1760-1770 por otros navegantes ingleses, aprovechando la favorable circunstancia de la Guerra de los Siete Años, sobre todo su final victorioso en 1767. El primero de los predecesores fue el comodoro John Byron, quien recibió la orden de examinar las islas Pepis y Malvinas. Inmediatamente después de su regreso, fueron enviados otros dos barcos, mandados por Wallis y Carteret, con objeto de explorar el Pacífico. Separados a la salida del estrecho de Magallanes, no volvieron a encontrarse. Wallis atravesó el Pacífico y su más importante descubrimiento fue la gran isla de Tahití. Carteret, que navegó a latitud más alta, descubrió el estrecho que separa Nueva Irlanda de la Nueva Bretaña, y corrigió una amplia serie de detalles de las cartas marinas de que se disponía entonces. Sin embargo, no llegó a conseguir desvelar el gran enigma que encerraba el Pacífico, lo que quedó reservado para el navegante inglés James Cook.

Éste se había distinguido como autor de un excelente trabajo de reconocimiento del río San Lorenzo y de las costas de Terranova, cuando en 1768 recibió el encargo de la Royal Society de Londres de dirigirse a la isla de Tahití, desde la cual se podía observar en condiciones muy favorables el paso de Venus, que tendría lugar al año siguiente. En rea-

lidad, tal observación encubría el verdadero objetivo del viaje, que consistía en el descubrimiento del continente austral y en anexionar nuevas tierras del mundo océanico. Comenzó su viaje en Plymouth el 26 de agosto de 1768, dirigiéndose hacia el cabo de Hornos y atravesando el Pacífico hasta la isla de la Sociedad. Este trayecto demostró la falsedad de la teoría anterior, que sostenía la existencia continental de esa zona explorada por Cook. Banks, que acompañaba a Cook, era portador de un pequeño libro en el cual se argumentaba, usando los datos conocidos, la existencia del continente en esa zona, que había sido eje del trayecto de Cook. Procediendo con gran inteligencia continuó excluyendo posibilidades que habían sido presentadas. Alcanza Nueva Zelanda en las proximidades del Poverty Bay y decide salir de dudas acerca de la tesis mantenida por algunos de ser la tierra austral. De este viaje, al igual que de los posteriores, han quedado unas precisas relaciones que nos permiten seguir fielmente sus incidencias, al tiempo que contienen interesantes observaciones de tipo geográfico y etnológico sobre las regiones visitadas.

El viaje dio como consecuencia la delineación perfecta de todo el inmenso Pacífico. Tras el primer viaje de Coook resultaba evidente que si la tierra austral existía debía de ser, desde luego, bastante menos extensa de lo que alguna vez se llegó a pensar. Pero aún no se había resuelto definitivamente el problema de su existencia. Entre tanto se supo que Francia se había interesado por la empresa y había emprendido investigaciones en este sentido. El viaje de circunnavegación de Louis Antoine de Bougainville, con sus dos naves, demostró la seriedad de los proyectos franceses. Inglaterra, lanzada ya decididamente a la expansión colonial, no pudo quedar indiferente y por ello se organizó una segunda expedición, al mando de Cook, para realizar exploraciones en los mares australes. En este viaje, Cook había hecho un circuito completo del Pacífico a altas latitudes, que dejaba esclarecida la inexistencia del continente en las proximidades del Polo y en las regiones de mar abierto. Pero la existencia de una gran tierra, de la que el propio Cook dejó escrito en su diario, por algunas de sus costas, ha tomado definitivamente cuerpo; siguiendo su situación, no es la que otros habían entendido.

El tercer viaje de Cook tenía por objeto proporcionar una solución a otro viejo problema geográfico, que había motivado muchas suposiciones y grandes controversias: la búsqueda del pasaje del noroeste, que Cook intentó desde el Pacífico. El viaje tenía también su faceta política,

pues que Cook quedó encargado de tomar posesión de todas las tierras que todavía no hubiesen sido descubiertas por otras potencias y examinar, con el mayor detenimiento, algunas de las islas que habían sido descubiertas por los franceses, cerca del meridiano de la isla Mauricio.

Muerto Cook en la isla Hawai, el viaje fue continuado al año siguiente por el capitán Clerke, que visitó la península de Kamchatka, alcanzando la altura de 70° 33 ', aunque no pudo resolver el problema del paso del noroeste. Al morir Cook no habían quedado resueltos ni con mucho los problemas geográficos del Pacífico, si bien la inmensa mayoría de ellos habían quedado encauzados para alcanzar un éxito inmediato. Ésa fue la senda que recorrieron los sucesores de Cook.

Destaca también la expedición francesa de La Pérousse, que cumplió dentro de aquella línea una serie importante de objetivos. Señaló una sistemática acción en cuatro áreas en el océano austral, para aclarar las dudas relativas al cabo Bouvet y completar las investigaciones de Cook en las islas Sandwich del Sur. En la zona tropical debía proseguir la exploración de las islas situadas en el archipiélago de la Sociedad, Nueva Zelanda, Australia y Nueva Guinea, para examinar el golfo de Carpentaria; en las costas asiáticas debía investigar desde China, hasta Kamchatka, especialmente para tratar de dilucidar los problemas relativos a la isla de Yeso. Por último, en la costa oriental del Pacífico se proponía explorar detenidamente para descubrir un paso que pusiera en comunicación este océano con el Atlántico a través del continente americano.

El 1 de agosto de 1785 partió de Brest con dos fragatas para dirigirse a la costa de Chile, desde donde tocó la isla de Pascua y las Sandwich antes de comenzar la exploración de las costas de América del Norte, que alcanzó a la altura del monte San Elías. Alcanzó la península de Kamchatka, cumplió todos sus objetivos, aunque la expedición tuvo un final desastroso. Las exploraciones de Cook y La Pérousse produjeron sobre todo un fuerte impulso al comercio de pieles. Por su parte, los ingleses, teniendo como objetivo Nootka y el pretendido estrecho de Juan de Fuca, prepararon una expedición al mando del capitán George Wancouver. Uno de los oficiales de Wancouver, el capitán Broughton, comenzó en 1796 una serie de importantes exploraciones en la costa asiática del Pacífico. Siguió la costa del Japón hasta las islas más meridionales de las Kuriles y descubrió el estrecho de Tsougarou, al sur de la isla de Yeso.

Otra serie de expediciones completaron poco a poco, muy lentamente, la labor de estos grandes navegantes.

V

LOS OCÉANOS Y AMÉRICA EN EL SIGLO XVIII: REFORMISMO, ESTRATEGIA Y MODERNIZACIÓN

La época y sus caracteres: el conflicto europeo por los mercados coloniales de larga distancia

La rivalidad comercial entre los Estados europeos constituyó, durante todo el siglo XVIII, una constante de fuerte arraigo. Se trata de una poderosa competición comercial, en la cual el objetivo fundamental consiste en lograr las mayores ventajas posibles. La nación que imprimió mayor ritmo a tal tendencia fue Gran Bretaña, que a lo largo del siglo XVIII consiguió importantes crecimientos en su comercio ultramarino, que se manifiesta a través del aumento de un tonelaje considerable en su flota mercante. En 1702 dispone de 270.000 toneladas con 3.300 barcos, y en 1800, de 2.780.000 toneladas, con 16.500 barcos. A ello debe unirse el proceso modernizador de un sistema de legislación mercantil, promovido durante todo el siglo XVIII, muy especialmente entre 1756 y 1788.

El objetivo fundamental de este proceso modernizador tendió a que los comerciantes representaran un importante papel en la formación y desarrollo del capitalismo inicial británico tanto como proveedores de materias primas, capitales y mercados, como, sobre todo, impulsores de una actitud que habría de convertirse rápidamente en modelo europeo. La fuerza del comercio británico en Europa se convirtió en uno de los factores de regionalización de más fuerza. El Báltico fue un importante mercado de importación, de donde extraía mástiles, cáñamo, alquitrán y cordaje, que no se producía con suficiencia en su propio territorio metropolitano y de los cuales dependía su posición como potencia marítima de primer orden. Por ejemplo, el intenso comercio de importaciones

con Rusia produjo la singularidad de una balanza comercial desfavorable con respecto a este país, lo cual, a su vez, sirve de matización comprensiva de la política exterior británica respecto a la Corte de San Petersburgo. Hasta 1780 fue el mercado de hierro, pues, dada la fuerte alza del carbón, Inglaterra lo utilizaba para la fundición de su propio mineral de hierro. A partir de esa fecha, pudo independizarse de la importación de hierro sueco y ruso. Así como el comercio con Francia es declinante a lo largo del siglo, con España marca una clara curva ascendente, de manera que a finales de la centuria representaba ya en el comercio hispánico el papel más importante.

El mapa de distribución geográfica del comercio francés difería mucho respecto al británico. Por ejemplo, el Báltico no fue nunca zona comercial francesa de modo significativo, muy particularmente durante todo el siglo XVIII, como en general ocurre respecto al norte de Europa. Por el contrario, el comercio con España fue muy importante: en 1789 Francia exportaba a España cuatro veces más de lo que ésta exportaba a Francia. Ello significa una vinculación que, pese a la ratificación de los Pactos de familia en los tiempos de Carlos III, se intenta a todo trance modificar siguiendo en ello la política tradicional que desde 1735 había promovido en el Reino de las Dos Sicilias. Fue, por el contrario, espectacular el crecimiento del comercio francés en el Levante y el tercer ciclo de las guerras económicas anglo-francesas, a las que nos referiremos después, iniciado en 1792, impidió que el comercio francés se adueñase de todo el Mediterráneo oriental.

El crecimiento del impulso comercial anglo-francés contrasta con el declinar durante la época del XVIII del comercio holandés, de modo especial por la incapacidad de las Provincias Unidas para incrementar su industria en escala verdaderamente sustancial. La competencia europea a gran escala radicó precisamente en los tres grandes estados coloniales, aunque fatalmente, por el peso mismo de sus posibilidades y por la agresividad de sus respectivas políticas nacionales, las zonas de conflicto se producirán, precisamente, entre Inglaterra y Francia. En rigor, y dada la mentalidad de la época, el conflicto inevitable se produjo como consecuencia de una confrontación colonial de intereses comerciales.

En la mentalidad mercantilista semi-capitalista las colonias eran, por encima de todo, regiones en las que era posible el desenvolvimiento y el crecimiento del comercio metropolitano: salida comercial, por una parte, de productos manufacturados y centro de nutrición comercial de ma-

terias primas. Tales ideas, cristalizadas en sistemáticos cuerpos de leyes, promovieron la justificación de la corriente de expansión colonial. Como, por otra parte, las colonias no se consideraban todavía como posibles focos de población residual, ni tampoco como expresión de un orgullo nacional, el valor de las mismas radicó precisamente en sus posibilidades comerciales. De ahí el mayor valor otorgado a las pequeñas zonas de gran riqueza y no a los extensos territorios.

Las colonias tropicales o subtropicales podían ser, incluso, más valiosas que el territorio metropolitano; sobre todo, el rendimiento de trabajo individual en las colonias era infinitamente superior al máximo que podía hacerse en el territorio metropolitano europeo. Por consiguiente, la pérdida de colonias de asentamiento, como el Canadá francés o la Luisiana, carecía en rigor de importancia, ya que su valor lo daba la medida de la productividad, y en esos territorios era muy reducida. Tales supuestos, además, están refrendados por el rápido aumento del comercio de las grandes potencias marítimas con sus colonias, a lo largo del XVIII. El comercio de Inglaterra con América, que en valor representaba, en 1715, el 19 por 100 de todo el conjunto, alcanzó el 34 por 100 en 1785. Por su parte, Francia incrementó las cifras correspondientes en los mismos años del 13 por 100 al 28 por 100. Ello representa para ambas potencias el más lucrativo comercio respecto a las restantes regiones que integraban su comercio colonial. De América del Norte recibió Inglaterra, durante el siglo XVIII, una gran variedad de artículos a cambio de sus tejidos, herrajes, herramientas, papel, vidrio y otros productos. Los más destacados productos fueron las pieles del Canadá y del territorio indio del sureste; de Terranova, las ingentes cantidades de pescados, artículos de primerísima exportación a los países católicos mediterráneos, donde la demanda alcanzaba altísimas cotas. Las colonias de Nueva Inglaterra, por el contrario, entraron en competencia con la metrópoli, especialmente los territorios insulares del Caribe, Virginia y Maryland, territorios de plantadores que entraron durante el siglo XVIII, cada vez más, en la órbita financiera británica. En Georgia y Carolina del Sur la producción de arroz e índigo aumentaba, cada vez más intensamente, exportándose el primero a la cuenca del Mediterráneo y el último a los grandes centros textiles de Europa.

Por su parte, casi todas las islas de las Indias occidentales basaban su economía en la producción de azúcar, alternando en algunos casos con los cultivos de café, índigo, cochinilla y algodón, típicas economías

de plantación. La mano de obra empleada para la producción era la esclava. La relación, pues, con África Occidental, el Caribe y los grandes puertos esclavistas de Europa (Liverpool, Bristol, Nantes) formaba el llamado comercio triangular, que representó un papel de importancia creciente en la formación y desarrollo ininterrumpido a lo largo del siglo XVIII del comercio atlántico.

Bastan estos datos para comprender, en primer lugar, la importancia configuradora del comercio como concentración de importantes intereses económicos coloniales. En segundo término, el papel que él mismo desempeña como poderoso regionalizador de los espacios de alto porcentaje comercial. De este modo, durante todo el siglo XVIII se van formando unas estructuras políticas centrales y unas crisis políticas periféricas que van a producir una serie de efectos, entre los cuales, en el orden político, destaca el desafío del Despotismo Ilustrado. Pero el verdadero elemento nucleador de los procesos históricos del siglo XVIII, y en distintas etapas de aparente significado, enfrentó a Francia e Inglaterra entre 1702 y 1815. Apenas si existe algún estudio de índole histórico-económica que aborde en conjunto tal cuestión. El énfasis suele ponerse en la llamada Guerra de los Siete Años (1757-1763) y en las guerras napoleónicas, concluidas en Waterloo en 1815. Nuestro criterio es que las distintas fases están respondiendo a lo largo de toda la época a una misma motivación, que es precisamente de fondo económico y muy particularmente de antagonismo comercial profundo; que el enfrentamiento entre ambas potencias implica, en virtud del sistema del equilibrio, que otras potencias de segundo rango queden, inevitablemente, inscritas en las órbitas de antagonismo, sin tener precisamente idénticas ni parecidas posibilidades de competencia comercial. En los ámbitos coloniales en los que se dirime la contienda secular se potencian los territorios y las regiones económicas coloniales; por último, la larga contienda económica de competencia comercial introdujo cambios considerables en la estrategia internacional, no sólo en los espacios oceánicos, sino también en los continentales. Ello implicó inevitablemente una nueva concepción de la regionalidad económica con las secuelas de seguridad nacional y la exaltación, en los terrenos diplomáticos, del problema de los límites.

La importancia, pues, del conflicto secular entre Inglaterra y Francia abona el tratamiento detenido de los supuestos que lo provocaron e informaron, pues en ellos radican los elementos del cambio de la nueva

situación histórica atlántica, con el necesario acomodamiento a ella de las ideas políticas y de las acciones diplomáticas sobre las cuales, con referencia a España, en el período 1773-1783, contamos con el excelente estudio de María Pilar Ruigómez *El Gobierno español del Despotismo Ilustrado ante la Independencia de los Estados Unidos. Una nueva estructura de la política internacional* (Madrid, 1978).

La muerte de Luis XIV produjo una aproximación anglo-francesa que, en ambos países, estuvo basada en intereses dinásticos y nacionales. Por parte del Regente, duque de Orleans, buscando un apoyo para salvaguardar su propia posición en caso de que el joven monarca muriese sin sucesión, excluyendo de la misma al otro pretendiente, el rey de España, Felipe V; la coincidencia en el deseo de mantener los supuestos del Tratado de Utrecht e impedir la aparición de un poder nacional fuerte que condujese a una nueva hegemonía fue, pues, lo que produjo tal acercamiento, diplomáticamente asignado por el convenio anglo-francés de 1716, preparatorio para la Triple Alianza de enero de 1717, entre Gran Bretaña, Francia y las Provincias Unidas. Se refería al mantenimiento de los acuerdos de Utrecht, a la afirmación de la dinastía hannoveriana en Inglaterra y a la guarnición, por parte de Holanda, de un cierto número de fortalezas fronterizas en los Países Bajos austríacos.

La muerte del duque de Orleans y el definitivo acceso al trono de Luis XV supusieron la desaparición de buena parte de la sustentación de la alianza. El gobierno del cardenal Fleury, en la década de 1730, implicó para la política francesa la recuperación de su característico sentido anti-británico. Los que afirmaron que la cooperación de la época de la regencia era completamente artificial e incluso sin sentido, tenían plena razón, pues en la misma época los intereses de ambas potencias chocaban con violencia en las colonias ultramarinas. El Tratado de Utrecht proporcionó a Inglaterra una fuerte posición en América basada en tres adquisiciones de alto valor estratégico: Acadia (Nueva Escocia), como protección de Nueva Inglaterra de posibles ataques franceses desde el Canadá; Terranova, que consolidó su posición en las pesquerías de bacalao del golfo de San Lorenzo; la bahía de Hudson, que permitía su intervención en el comercio de pieles canadienses. Pese a ello no puede decirse que Inglaterra ejerciese un dominio completo en el sub-continente americano del norte. Dos grandes regiones lo impedían: Canadá y el Caribe.

Desde el punto de vista de la coherencia interna social y política, el Canadá francés se encontraba en posición superior a las colonias británicas de América del Norte para una guerra. Su población, aunque de escasas proporciones, unos 56.000 habitantes en 1740, se encontraba muy bien preparada militarmente hablando, y sus excelentes relaciones con los indios fronterizos le otorgaban una seguridad de movimientos tácticos. En la isla de Cap Breton se alzaba, construida a partir de 1720, la más poderosa de las fortalezas de América del Norte. La colonia de Luisiana, separada administrativamente de Canadá en 1717, era una excelente posición estratégica en la cuenca del río Mississippi, que ya se había comenzado a explorar, amenazando con dejar cerradas las colonias inglesas.

El área del Caribe en la diplomacia del mar

En el área del Caribe el antagonismo anglo-francés fue constante, en ocasiones muy tenso durante el primer tercio del siglo XVIII, en especial por la posesión de las cuatro islas que habían quedado neutralizadas en 1713: San Vicente, San Lucía, Dominica y Tobago. Sin embargo, el área conoció un primer conflicto británico con España, iniciándose lo que se ha llamado con agudeza por Juan Manuel Zapatero la guerra del Caribe. Los beneficios comerciales obtenidos por Inglaterra en la América española a consecuencia del Tratado de Utrecht —asiento y navío de permiso— y el constante contrabando efectuado principalmente desde Jamaica, imposible de reprimir por los buques de guerra españoles, dada la enorme extensión a vigilar y la extrema despoblación de los territorios costeros con los consiguientes espacios vacíos, condujo a una situación de gran tirantez en las décadas del año 1730, alentada por la creciente agresividad contra España de la opinión pública británica y enconada por las disputas de límites entre la Florida y la nueva colonia inglesa de Georgia, así como por la cuestión del derecho de los súbditos británicos al corte de palo campeche en la costa de Yucatán y Honduras.

En octubre de 1739 la explosiva y múltiple cuestión condujo a la guerra anglo-española, complicada en 1744 con la declaración de guerra por parte de Francia y la entrada en el conflicto de los Países Bajos, hasta convertirse en la mayor contienda colonial conocida por Europa hasta ese momento, aunque de resultados indecisos tanto en las áreas colonia-

les americanas como en las de la India y en el Oriente. El tratado de paz de Aix-la-Chapelle (octubre de 1748) fue en realidad un paréntesis. Pronto, ambos países derivaron hacia situaciones bélicas no declaradas oficialmente, que se pusieron de manifiesto en las tensiones producidas en el valle de Ohio, como consecuencia del levantamiento por parte de Francia de una serie de fuertes que impedían seriamente la posibilidad de expansión interior de las colonias inglesas y que produjeron, incluso, inspecciones militares para evitarlo aunque sin éxito.

El año de 1755 fue el momento en que la tensión alcanzó su punto culminante. El Almirante Boscawen, sin que mediara declaración de guerra, atacó un convoy naval francés que llevaba refuerzos a América del Norte; apresó dos buques de guerra y, en los meses siguientes, un alto número de navíos mercantes franceses. En mayo de 1756, Francia declara la guerra a Inglaterra, lo cual soliviantó al Parlamento inglés gracias a los agresivos argumentos esgrimidos por Sir William Pitt, revelándose como el más importante ministro de la guerra de toda la historia inglesa. Pitt consiguió transmitir su agresividad al Parlamento, con sus ideas francófobas, hasta constituir un nuevo gobierno adicto a sus ideas (1757). El momento es sumamente crítico para Inglaterra; con energía y determinación impresionantes aprovechó la participación de Francia como consecuencia de sus compromisos con Austria en complejas campañas en Alemania occidental, y dirigió todos los esfuerzos de la campaña hacia el continente americano, con lo cual dio satisfacción a los grupos radicales del Parlamento, cuyos intereses comerciales, bajo el objetivo de conseguir eliminar la competencia francesa en aquellos mercados, se sentían proclives a sustanciar la competencia en los territorios americanos antes que en Europa.

Las victorias de los almirantes Boscawen, en Lagos, y de Hawke, en la bahía de Quiberon, fortalecieron la supremacía naval británica (1759); en América, la caída de los fuertes Frontenac y Duquesne cortó el peligro de unión de la Luisiana con el Canadá. Las tropas inglesas capturaron la fortaleza de Luisburg y Fort Niagara, y en una brillante operación anfibia, Quebec; posteriormente, la conquista de Montreal completaba lo que puede considerarse como la desaparición del imperio colonial francés en América del Norte. También en la India el triunfo británico fue contundente; frente a ello, Francia sólo podía ofrecer la conquista de Menorca.

Quedaba, sin embargo, una última oportunidad. En 1759 subió al

trono de España el rey Carlos III, quien inmediatamente había ofrecido su mediación en el conflicto, pues se encontraba altamente preocupado por el futuro de los territorios españoles en América. Como consecuencia de la suerte adversa de las armas francesas en la guerra, Choiseul, que había ocupado el puesto de ministro de Asuntos Exteriores de Francia, puso todos sus esfuerzos en tratar de extraer el mejor partido de los temores del nuevo rey de España respecto al futuro de la integridad de los territorios españoles de América ante la triunfante Inglaterra, para conseguir así arrastrarle a la guerra contra ésta. El Pacto de Familia (agosto de 1761), que produjo la entrada de España en una guerra ya perdida, fue inspirado, más que por los antagonismos europeos por rivalidades coloniales y, en todo caso, por una prevención ante el futuro, que en el ánimo de Carlos III le daría la oportunidad de entrar como interlocutor en las conversaciones de paz, sobre las cuales se asentaba todo su interés, en función de los intereses de España en América.

Pitt, que había solicitado la inmediata invasión de España sin encontrar el menor apoyo en el gabinete, dimitió, aunque su ausencia no supuso ningún inconveniente en la marcha de la campaña, que continuó siendo absolutamente favorable a Inglaterra. Ésta, en los primeros días de enero de 1762, declaró la guerra a España, iniciando inmediatamente una campaña que produjo la conquista de La Habana y de la riquísima isla azucarera de la Martinica. Está claro que los objetivos estratégicos de Inglaterra durante esta segunda fase de la llamada Guerra de los Siete Años se centran en el Caribe. En rigor, los objetivos comerciales ya se habían cubierto con creces en la primera fase al desalojar de América la competencia francesa.

La paz de 1763 tuvo un gran triunfador diplomático, que fue el duque de Choiseul, quien se arrogó el papel de mediador entre Inglaterra y España, con el propósito de disminuir al máximo las pérdidas de Francia compartiéndolas con España. Los diplomáticos ingleses, deseosos de no colocar a Francia en situaciones extremas, se conformaron con unos resultados mediocres, por muy severas que hubiesen sido las pérdidas francesas totales en América. En la India, Francia quedaba en situación de imposibilidad de competir comercialmente con Inglaterra. España cedió a Inglaterra la provincia de Florida, recuperando a cambio La Habana, y recibió de Francia la Luisiana y los derechos sobre los vastos y desconocidos territorios del oeste del río Mississippi.

La guerra, en rigor, había cambiado la faz económica y política de

una gran parte del mundo. El imperio francés quedó reducido a unas cuantas islas: Guadalupe, Martinica, la mitad occidental de Santo Domingo, islas Mauricio y las Seychelles, importantes como productoras de azúcar, pero sin ninguna posibilidad de expansión territorial. En la política europea de Francia quedó patente una dirección que fue la alianza con España, prefiriéndola respecto a la de Austria. Francia había comprendido que su prestigio cultural e ideológico podía ser utilizado estimulando el creciente desasosiego y la inquietud política que aumentaban ininterrumpidamente en las colonias inglesas de América del Norte. De modo que ya, al día siguiente de la paz, se están produciendo las circunstancias que habrían de alimentar, hasta hacerlas estallar, las condiciones de un nuevo conflicto, cuyas motivaciones, una vez más, están profundamente arraigadas en cuestiones de índole económica. Ya en esta ocasión se puso de manifiesto cuáles eran las más graves consecuencias del cambio: la revolución de independencia de los colonos ingleses de América del Norte. En tales dependencias se había venido formando desde 1760, con motivo del desenvolvimiento en aquellos años de la Guerra de los Siete Años, un profundo sentimiento, en buena parte inconsciente, según el cual las colonias no eran simples ramas del árbol de la vieja madre Inglaterra, sino que se diferenciaban profundamente de éste, y empezaban a constituir una nación separada. Tal sentimiento separatista fue el que impulsó a muchos colonos a enfrentarse con la legalidad establecida y, por medio del sentido común, a iniciar los caminos de la búsqueda de la libertad, lo que no supone la existencia de una opinión coherente y entusiasta por conseguir la independencia. El objetivo fue inexorable cuando ésta se proclamó solemnemente en Filadelfia el 4 de julio de 1776. La guerra se internacionalizó con la alineación de Francia (1778) y España (1779) por motivaciones distintas, completamente diferentes, aunque en el punto final coincidentes.

En 1780, Gran Bretaña declaró la guerra a las Provincias Unidas, cuyos barcos habían suministrado, desde mucho tiempo antes, toda clase de pertrechos a los colonos rebeldes, y complicó todavía más su situación, de la cual, sin embargo, consiguió salir con muchísima más fortuna de lo que hacía esperar su enorme aislamiento europeo en aquel trance de revolución colonial. El Tratado de Versalles (septiembre de 1783) reconocía la independencia de las Trece Colonias; Francia recuperaba algunas de las islas perdidas en 1783; España, Menorca y la Florida oriental. En el hemisferio occidental había nacido una nación independiente,

lo cual significaba a todas luces reversión de la estrategia atlántica, con una importante competencia en los procesos de los intercambios comerciales.

Las luchas coloniales situaron a Inglaterra, Francia y España ante problemas estratégicos de una magnitud que hasta el momento habían sido perfectamente ignorados. Era necesario e inevitable, por parte de cada una de dichas potencias, elaborar una tradición mundial, en la cual el elemento básico radicaba en las consecuencias que sus respectivas interacciones pudiesen tener en Europa y en América, o, en su caso, en Oriente. En cada uno de los tres citados países, la hostilidad, por otra parte, constituyó una emoción política dominante, aunque con distintas magnitudes a lo largo de todo el siglo XVIII. Tales antagonismos exacerbados han perdurado hasta nuestros días y han sido objeto de un brillantísimo estudio de psicología social por parte de un profundo conocedor de los tres países, que mantienen, en el occidente de Europa, su extrema rivalidad en cota culminante durante el siglo XVIII. Nos estamos refiriendo al excelente libro de Salvador de Madariaga.

Al mismo tiempo surge un nuevo concepto de defensa. Prácticamente desde comienzos del siglo XVI, piratas y corsarios están presentes en las Indias, si bien la defensa contra ellos ha ejercido un papel considerablemente efectivo, haciendo que su penetración sea difícil porque la Corona domina la ruta oceánica. Las guerras de Felipe II con las potencias europeas, la necesidad de éstas de abrir el mercado americano a sus productos y el apoyo que consecuentemente prestarán a los corsarios, abrirán resquicios en el sistema defensivo. Lo que al principio parecía una barrera infranqueable, erizada de gigantescas construcciones de piedra, se irá transformando poco a poco en un muro lleno de agujeros, en frase feliz de Juan Marchena Fernández.

A los corsarios se unieron bucaneros y filibusteros, que, en continua presión, a lo largo del siglo XVII pondrán en jaque una y otra vez a la mayor parte de los corpúsculos defensivos que componen el sistema español en América. Además, la cuestión europea, cada vez más grave para la Corona, obligó a firmar tratados que en nada favorecían los intereses en América. En 1649 se firmó con Holanda el tratado de Münster, que concede a ésta el permiso para navegar por los mares del sur. En 1670, por el tratado de Madrid, Inglaterra poseerá *de iure* la isla de Jamaica, que comenzará a representar la quiebra más importante del sistema defensivo del Caribe. Todas las guerras del siglo XVIII, aunque se enmas-

caran tras agravios particularizados, tendrán una motivación fundamental: la lucha por los dominios indianos, bien directa, bien indirectamente, y teniendo como cuestión previa el dominio oceánico.

Estas luchas forman un complejo ciclo que une los tres valores fundamentales del siglo XVIII: la guerra, la diplomacia y el comercio. Naturalmente que todo ello obligó a otorgar un sentido nuevo a las zonas estratégicas, tanto en el orden defensivo como en el sentido de protección comercial. En la ordenación del espacio americano, distingue Marchena tres zonas estratégicas. Primero, la zona estratégica del Caribe, consistente en un triángulo cuyos vértices fueron: al norte, San Agustín de la Florida; al oeste, Veracruz, y al sur, Cartagena de Indias; en la hipotenusa de este hipotético triángulo se estableció la barrera protectora del seno mexicano del golfo de México, y en esta línea se situarían sucesivamente La Bahama, Santiago de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico. Complementario de esta zona estratégica serían el flanco norte, formado de este a oeste por San Agustín de la Florida, San Marcos de Apalache, Pensacola, Mobila y Nueva Orleans; el flanco sur, formado de oeste a este por Portobelo, Chagres, Cartagena, Santa Marta, Río Hacha, Maracaibo, Puerto Cabello, La Guaira, Margarita, Cumaná, Trinidad y Guayana, y la barrera centroamericana formada por una extensa línea de presidios desde Veracruz, San Juan de Ulúa, San Francisco de Campeche, San Felipe de Bacalar, El Carmen, Petén Itzá, San Felipe del Golfo Dulce, San Fernando de Omoa, la Inmaculada Concepción del río San Juan, San Fernando de Matina y Chagres.

En segundo lugar está la zona estratégica del Plata, que consiste en el cierre de la desembocadura del Río de la Plata, desde Buenos Aires a Montevideo. Y por último, la zona estratégica del Pacífico, que consiste en dos enormes sectores: uno, cuyo centro era Acapulco y que ocupaba toda la zona del Pacífico mexicano, enlazando con el extremo oeste de la línea de presidios de las Provincias Internas, enlazaba por el sur en Panamá con el segundo gran segmento, cuyo eje sería El Callao y que organizaría la defensa contando con Panamá, Guayaquil, el Real Felipe de El Callao, los fuertes de Valparaíso, Chiloé y Valdivia, enlazado con el extremo oeste de la línea de fuertes del Bío-Bío.

La zona de más importancia, en cuanto a capacidad defensiva e intentos de ataques, es sin duda el gran arco antillano. Éste fue el verdadero núcleo central defensivo de la Monarquía hispánica ultramarina. Con razón, Félix María de Arrate llamará a la isla de Cuba «antemural

de Occidente, gran defensa de las Indias occidentales». Naturalmente, este enorme plan defensivo supuso un enorme gasto para la Hacienda. Los medios humanos puestos al servicio de la defensa fueron también gigantescos. Una media de más de veinte mil soldados regulares mantenía el sistema, a los que hay que agregar el complejísimo aparato de las milicias, que podían movilizar a casi doscientos mil soldados.

De manera que, en su contexto general, el siglo XVIII aparece como un siglo en el cual la defensa y la organización militar funcionan en su concepción de modo muy elaborado, con pleno conocimiento de causa. Para conseguir aún más información, se realizan descripciones geográficas de regiones, costas, islas, que permitieron un aceptable conocimiento del medio indiano.

Las tres grandes potencias que juegan en este mecanismo fueron España, Francia e Inglaterra. Conviene conocer la situación y las posibilidades de cada una de ellas, en lo que se refiere a sus efectivos marinos.

Por su mayor coherencia interna y nacional, Inglaterra alcanzó los más considerables niveles. La fortaleza de los dos Estados borbónicos era intrínsecamente muy superior a la de su rival; solamente la población francesa triplicaba a la inglesa; en consecuencia, su sistema tributario era de mayor rendimiento y su ejército mucho más numeroso y mejor equipado y entrenado que el británico. La amenaza francesa sobre Inglaterra ha girado sobre dos cuestiones: establecimiento de una hegemonía en Europa que hiciese desaparecer del continente la influencia británica e, incluso, la organización de un sistema continental y dominio francés del Canal de la Mancha, como camino para una eventual invasión de Inglaterra.

Respecto a España, la amenaza para Inglaterra radicaba en el establecimiento de posibles represalias contra su comercio en América, y desde el punto de vista militar, como se había demostrado en la campaña del golfo de México durante la Guerra de Independencia norteamericana, la expansión española en aquel importantísimo espacio hasta ocupar los enclaves insulares británicos. Para hacer frente a ambos objetivos, la esperanza británica se centraba en el dominio de los mares, lo cual equivalía al mantenimiento permanente de una superioridad naval sobre Francia y España. En ninguna guerra del siglo XVIII puede decirse que la armada inglesa fuese inferior a las combinadas francesa y española. Tal superioridad tendía a aumentar en el curso de la guerra en la medida de lo posible, ejerciendo un bloqueo eficaz para que ambas nacio-

nes no consiguiesen obtener pertrechos del Báltico para el incremento de sus respectivas flotas.

Otro objetivo inglés, encaminado a conseguir idéntico efecto, consistió en reducir lo más posible las actividades de las marinas mercantes de ambos países enemigos, con lo cual se agotarían las fuentes de provisión de marinos expertos para sus flotas de combate. Ahí radica, precisamente, el obsesivo y constante empeño de restringir, por ejemplo, las pesquerías en Terranova, con base fija de marinos españoles y franceses. De ese modo, se agostaba la escuela práctica de formación de profesionales del mar. Sobre la armada británica, en consecuencia, cayeron pesadas responsabilidades que giraron de modo permanente sobre el objetivo de la seguridad nacional, lo que implicaba el mantenimiento de su economía y, sobre todo, de su sistema financiero. Cualquier interrupción de su comercio hubiese podido significar la ruina de sus finanzas públicas. Frente a ello, la escuadra francesa estuvo siempre claramente imposibilitada de salir a mar abierto para obtener, allí, una victoria decisiva. De tal manera, quedó compensada la superioridad continental europea de Francia por la mayor capacidad de dominio de los océanos por parte de la flota británica. Todo ello explica la actitud de la opinión pública británica apoyando masivamente la guerra americana colonial antes que la guerra continental, opinión que expresaba muy claramente el duque de New Castle durante la Guerra de los Siete Años: «guerra marítima, nada de continente, nada de subsidio; he ahí un lenguaje casi universal. Sería traicionar al rey decir otra cosa u ocultar la verdad». Ello implica una clara connotación a la mayor economía que suponía el mantenimiento de una guerra naval, que no buscara aliados europeos a los que, la experiencia enseña, habría que subvencionar con ayudas económicas que gravaban considerablemente el tesoro inglés; la guerra naval, en cambio, podría sufragarse ella misma por medio de las presas hechas al enemigo e incluso mediante la adquisición de colonias muy lucrativas por su alta producción. Todo ello inclinó abiertamente la estrategia hacia el mar y, en concreto, hacia el Atlántico; así lo demostró la revolución de independencia de los Estados Unidos, que implicó una nueva regionalización con sus supuestos ineludibles de seguridad y de límites, tanto políticos como, sobre todo, comerciales.

Estrategia y capacidad ofensiva de la Armada

Resulta prácticamente imposible calcular el número efectivo de buques de que disponía en cada momento la Monarquía. De hecho, el mismo ministro ignoraba este dato y dirigió la Marina a través de una amplia delegación de poderes y de las noticias que llegaban desde Cádiz, sobre todo. Era preciso disponer de auténticos expertos en Madrid para, con visión de conjunto, con indicaciones generales, intuiciones y datos a menudo superados, mantener un mínimo de coherencia en la ejecución de los planes navales. En principio, cada zona disponía de sus propios recursos y los administraba con relativa autonomía; como es natural, esto favorecía más a unas zonas que a otras, en función de las reservas humanas o de las materias primas disponibles. Pero podemos observar un hecho muy sintomático: Manila poseía unos buques rarísimos, pero lo importante aquí es el verbo construir, pues indica ya un conjunto de instalaciones no despreciables, y sus galeones eran capaces de atravesar el Pacífico, asunto que no estaba tampoco al alcance de todas las posibilidades.

Del mismo modo, Perú se había dotado de un importante astillero en Guayaquil. Ha sido estudiado su funcionamiento hasta principios del siglo XVIII y ha mostrado el desarrollo gradual de su capacidad técnica. De más envergadura son las instalaciones de la costa atlántica americana: Buenos Aires empieza a desarrollarse al sur, donde continúan las eternas disputa con los portugueses. Una serie de puntos estratégicos en las islas del Caribe —Trinidad, Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba— proporcionan una cierta seguridad en ese ámbito, aunque la presencia de los ingleses en Jamaica y Antigua suponga una amenaza constante. Cartagena de Indias es el objetivo y la base fundamental de los galeones de tierra firme, que prolongan viaje hasta Portobelo, en el istmo de Panamá, para enlazar con los mercaderes que suben desde Lima. Cartagena ofrece actividad de construcción naval y, sobre todo, la separación y apresto de las escuadras. Conviene precisar que los españoles intentaron adaptar en las nuevas tierras las técnicas clásicas que dominaban bien en Europa; Guayaquil y Cartagena, por ejemplo, construyeron galeras que no se revelaron excesivamente eficaces en aquellas aguas.

El núcleo más activo hacia 1700 era ya, sin embargo, el de Veracruz, que centralizaba la actividad del golfo de México. Las flotas de Nueva España llegaban a Veracruz e invernaban allí mismo amarradas

con frecuencia a las diecisiete argollas del fuerte de San Juan de Ulúa. La navegación presentaba notables dificultades en el mar del Caribe. Algunos planos y un buen conocimiento de la zona fundamentaban una cierta superioridad española en este terreno. México tenía su astillero en Campeche, y allí se construían los buques, en una tipología difícil de precisar, que recibían los nombres de galeones, fragatas o navíos, según los momentos. Veracruz, según ha demostrado recientemente Bibiano Torres, se había convertido en la base de la armada de Barlovento, a la que se había confiado el control del golfo de México y del Caribe. La armada solía hacer una campaña anual, distribuyendo los fondos enviados a los diversos fuertes que aseguraban la presencia española en este espacio vital. Poco a poco, se iba consolidando una continua expansión hacia nuevos territorios. Hacia 1700, por ejemplo, parece definitivamente instalado el fuerte de Santa María de Galve, en la zona occidental de la Florida, un paso más en la afirmación de la autoridad y acceso a una reserva fundamental y codiciada de materias primas; los grandes árboles para mástiles navales.

En la Península Ibérica tenían su sede, además de las galeras, las dos armadas más importantes del esquema comentado: la de Avería y la del Océano. El papel de la primera, perfectamente definido, consiste en la protección de los convoyes que comercian con América; dos galeones escoltan hasta Veracruz la flota de la Nueva España, y ocho acompañan hasta Cartagena y Portobelo los buques de tierra firme. El peligro de una y otra ruta queda bien de manifiesto en las precauciones que se toman con ellas. Por último, la armada del Océano ocupaba el primer lugar en la jerarquía de escuadras españolas, de acuerdo con la misión asignada: la seguridad de las costas peninsulares. En este sentido, es ella la que da origen a la armada actual, según ha demostrado, en su importante estudio *La Armada en el siglo XVIII*, José Patricio Medina Navarro. El comercio de Manila y Nueva España paga los gastos del galeón. El peso de la escuadra de Avería recaía directamente sobre los comerciantes que se beneficiaban de su producción y se cobraba, normalmente, a través del Consulado de Sevilla. De manera, pues, que sólo la Armada del Océano dependía directamente del presupuesto estatal, de la Real Hacienda de Madrid.

Las construcciones de barcos continuaron a finales del siglo XVII, sobre todo en los astilleros del norte de la Península. De 1697 son al menos cuatro navíos: *San José y San Joaquín*, botados en Guipúzcoa, *Nuestra*

Señora de Begoña, construido en Guarnizo, y gemelo de *Nuestra Señora de Tezanos;* se trataba del navío de sesenta cañones que constituía, en esos momentos, el núcleo de las flotas de combate europeas. Francia e Inglaterra disponían, incluso, de algún navío de tres puentes, arma terrible en el mar por su considerable potencia de fuego. Solían montar noventa o cien cañones poniendo la batería baja, piezas de treinta y seis libras o, al menos, de veinticuatro. España construyó un barco de tres puentes en Guarnizo en 1732, el *Real Felipe;* sin embargo, en 1700 hay dos navíos en la armada del Océano que sólo pueden ser considerados de este tipo: el *Nuestra Señora de la Concepción*, de mil quinientas cincuenta toneladas, construido en 1683, y el *Santísima Trinidad,* de fecha y astillero desconocidos, con mil seiscientas sesenta y cinco toneladas. Ambos montan noventa y seis cañones, lo cual es posible disponiéndolos en tres baterías completas; podemos considerarlos perfectamente navíos de tres puentes.

Desde el punto de vista bélico, la segunda mitad del siglo XVII había sido poco favorable para España. Por tanto, y a pesar de la actividad a que hemos aludido, la situación hacia 1690-1700 no era excesivamente brillante. El embajador veneciano informa, en 1686, de los efectivos de la marina española: veintiséis buques de treinta y cuatro a setenta y cuatro cañones, veintiséis galeras, seis embarcaciones de fuego y unos ochenta barcos ligeros, con cuarenta hombres cada uno, corsarios, sin duda, aunque no lo precisa. Debe suponerse que habla de buques europeos y queda la duda de si incluye o no los de la flota de la Avería.

Hasta 1700, la guerra de España obedece, más o menos claramente, a la teoría del pacto entre el Rey y el Reino. Una especie de golpe de Estado real se produce durante la Guerra de Sucesión. Los Consejos pierden su fuerza, recogida por el rey y su gobierno. En este nuevo sistema, el rey es la fuente del poder. Don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, intuyó perfectamente esto y construyó toda su carrera en torno a la familia real. El contacto se produjo, sin duda, con ocasión del viaje de la Corte a Cádiz, que mantuvo después sin interrupción con motivo de las operaciones de Italia. La obra y la persona de Ensenada son un tanto singulares. Sus preferencias pueden ser discutidas y lo son en ocasiones, pero está claro que fue un hombre ambicioso y decidido, inteligente, amante del lujo hasta la extravagancia, de origen más bien modesto, de la pequeña hidalguía riojana, y con una capacidad de trabajo pasmosa. Fue, en opinión de muchos historiadores, el

más importante hombre de Estado que tuvo España durante el siglo. La envergadura de sus ideas políticas le permitió concebir a la Monarquía en su totalidad; sus proyectos resolvieron esa misma visión global en un todo coherente. Se rodeó de hombres capaces, como él, muy trabajadores. Sus once años de ministro le llevaron a poner en marcha unos planes vastísimos, realizados en buena parte.

La muerte de Patiño llevó al Ministerio a un personaje oscuro, Pablo Díaz de Lavandero. Ensenada consigue, entonces, la creación de un almirantazgo según el modelo inglés; coloca a la cabeza a un Infante, don Felipe; obtenida así la necesaria estabilidad, se hace nombrar Secretario General, ascendiendo al mismo tiempo a Intendente de Marina. Se rodea de un Consejo ilustre. Se atribuye la mayor parte de las facultades, que antes pertenecían a la Secretaría, y comienza a dirigir la Marina desde su puesto directivo. José Campillo, personaje también destacado, ocupa los cargos de Patiño entre 1741 y 1743. Ensenada le sustituyó a su muerte. Ni el Almirantazgo ni la Marina bastaban a la amplitud de sus planes, y encontró en la dirección del Estado —menos los asuntos exteriores— una tarea a su medida.

Desde el punto de vista cronológico, la actividad oficial tiene un perfil muy caracterizado, con un ritmo muy elevado de arranque, en 1737, con abundantes medidas de importancia. Frenazo a las iniciativas entre 1739 y 1746-1748 a causa de la guerra. Nuevo lanzamiento de grandes planes, madurados durante el conflicto, a partir de 1747. Estas dos situaciones se traducen, con claridad, en los elementos de carácter orgánico al principio y al final del período, y netamente bélicos durante la guerra, como es natural.

A pesar de las disposiciones más o menos formales, las dudas afectan a la utilización del codo de Rivera o del codo de Burgos. El primero tiene treinta y tres dedos de los cuarenta y ocho en los que se divide la vara castellana, y el segundo, un treinta y dosavo de otro; traducido a centímetros, esto nos da 57,47 para el de Rivera y 55,73 para el de Burgos; elevado al cubo y multiplicado, por ejemplo, por las decenas de miles de codos cúbicos de madera que la Marina consume anualmente, la diferencia es apreciable en un siglo ávido de precisión y una cierta economía. Una orden de 14 de julio de 1750 estableció el uso general de la medida de Burgos, pero del dicho al hecho se debe recorrer mucho trecho. En vista de las discrepancias, se hizo en 1765 un nuevo arreglo, que fue, más bien, una especia de componenda: toesa, pie de rey, pul-

gadas y líneas, para las matemáticas y para la talla de la tropa; varas castellanas, para edificios y asientos civiles; codo de Rivera, para la construcción naval. En 1772 se decidió utilizar más a menudo el pie de Burgos, equivalente a un tercio de la vara. En 1784 hubo otro reglamento, y dos años después se estableció de modo general el codo de Burgos. El problema de todo esto es que los documentos suelen decir tan sólo codo o pie, y no siempre es posible saber de cuál se está hablando. Desde el punto de vista de la unificación económica de un territorio, los problemas de metrología y medida no deben ser menospreciados, pues tienen una cierta importancia para las precisiones investigadoras, como se ha demostrado muy recientemente.

Para la realización de sus planes, el marqués de la Ensenada se rodeó, como decimos, de un grupo de personas eficaces que le acompañarán en su ascenso hasta 1754. En el Almirantazgo trabajan ya en estas fechas Juan Antonio Rodríguez Arias y Alonso Pérez Delgado y luego Agustín de Hordeñana y José Banfi, que serán más adelante auténticos vice-ministros cuando Ensenada se ocupe de casi todo el gobierno de la Nación. Hasta cierto punto, estos hombres decidirán también en su desgracia; en lugar de sucederle en el Ministerio, o de pasar directamente a uno de los Consejos de la Monarquía, atravesarán un período difícil durante los primeros años de Arriaga. Pérez Delgado, el administrador conciso y competente, será más tarde Intendente de Burgos y terminará su carrera como Corregidor de Madrid, en una trayectoria brillante en los altos cargos de la administración, pero por una vía que lo mantiene alejado del Gobierno central desde la desgracia de su mentor.

Este equipo joven y entusiasta se aplica con rigor a su tarea. Nueva Granada es erigido en virreinato en 1739 de modo definitivo. Sebastián Eslava, militar y más tarde ministro de la guerra en Madrid, es nombrado virrey. Tras él, como para muchos otros altos cargos americanos, la Corona echará mano de los marinos, que se convirtieron así, a menudo, en administradores de los vastos territorios de la Monarquía. Otras pequeñas decisiones van siendo tomadas poco a poco; el plan de Autrán, para navíos de sesenta cañones, por ejemplo, fue adoptado en La Habana, en donde se había botado, dos años antes, el primer *Dragón* y el segundo *Castilla*, ambos de sesenta cañones. De hecho, la construcción naval española alcanzó unos excelentes niveles de calidad. El 19 de abril de 1740, y tras un combate desigual, apresaron los ingleses el *Princesa*, de sesenta cañones, planos de Autrán, dotado en Guarnizo en 1730,

mandado por Pablo Agustín de Aguirre; las cualidades del buque entusiasmaron a los captores, que decidieron copiarlo. Según un diseño similar, fueron botados ese mismo año en La Habana otros dos navíos y una fragata de cincuenta cañones.

La competencia agresiva inglesa y el Ministerio español de Marina

Pero no conviene engañarse: el control del mar, en el amplio sentido que puede darse a esta expresión, estaba en manos de los ingleses. El nuevo Virrey de México, duque de la Conquista, pudo experimentarlo en su propia costa; cerca ya de su destino, el buque holandés en el que iba fue apresado por el enemigo, aunque el Virrey tuvo tiempo de transbordar a una balandra y consiguió así llegar a Veracruz. La guerra continúa y alcanza en 1741 uno de sus puntos culminantes: dos escuadras inglesas vuelven a dirigirse al istmo de Panamá; una, muy fuerte, mandada por Vernon, va a intentar la conquista de Cartagena de Indias, como paso previo al control de la costa oriental de la América Central; otra, menos importante porque el enemigo es menos fuerte, dirigida por Ansón, dará la vuelta por el cabo de Hornos y atacará Panamá. La ruptura de las posesiones españolas fue así el primer paso para su desmembramiento. Cartagena, tras sus imponentes murallas, está defendida por Eslava, que manda al ejército, y por Lezo, que manda una escuadra de seis navíos. Vernon, con fuerzas impresionantes, va a intentar su conquista en ataques sucesivos durante los meses de marzo y abril. Las cosas le van bien al principio y consigue tomar los fuertes que defienden la entrada a la bahía. Ese primer triunfo le anima y despacha un bajel a Inglaterra para anunciar la victoria inminente. Londres exulta de júbilo y acuña unas medallas conmemorativas. «El orgullo español humillado por el Almirante Vernon», dice la divisa de la medalla. Pero la conquista se iba torciendo y los ingleses levantaron, finalmente, el sitio el 27 de abril. Las pérdidas fueron importantes para ambas partes. Los seis navíos de Lezo se perdieron y el mismo Almirante murió en septiembre a consecuencia de las heridas recibidas. Sus descendientes recibieron el marquesado de Oviedo, como premio a una vida derrochada sin tasa en la Marina y la pírrica victoria defensiva de Cartagena.

Vernon intentó más tarde, para resarcirse, la conquista de Cuba. Llegó a poner pie en tierra en Guantánamo y fiel a su costumbre de ven-

der la piel de oso antes de matarlo, empezó por cambiar el nombre de la bahía, que pasó a llamarse Cumberland. Desembarcó, tuvo unos cientos de bajas, embarcó y ahí quedó el asunto, sin más consecuencias.

La otra escuadra, mientras tanto, dirigida por Ansón, llegaba al paralelo 50 del hemisferio sur y se preparaba para invadir el Pacífico. Su expedición había pillado por sorpresa al Gobierno español y una escuadra, mandada por Pizarro, y un poco más fuerte que la inglesa, había tomado el mismo camino en las mismas fechas. Ansón recaló en Brasil, Pizarro en Buenos Aires, y ambos se dirigieron después hacia el sur. La época era mala —finales de febrero—, ambas escuadras estaban en el cabo de Hornos, y en varias ocasiones estuvieron a punto de avistarse. Los temporales las dispersaron hacia el este y el frío y el hambre hicieron mella en la tripulación. Maniobrando con firmeza, Ansón consiguió remontar el cabo y arribó a la isla de Juan Fernández a primeros de junio, dos días después de la marcha de la Armada de la Mar del Sur, que con Segurola le había estado esperando. Otros tres buques de su escuadra, sobre los ocho iniciales, fueron llegando durante los tres meses siguientes. Las tripulaciones se habían reducido a un tercio de las originales. Para Pizarro fue todavía peor. Sólo uno de sus seis buques entró en el Pacífico. Fue la fragata *Esperanza*, de cincuenta cañones, con menos de cien hombres sobre los cuatrocientos que sacó de Santander. Los otros bajeles se hundieron o volvieron a Buenos Aires, y sólo uno, de setenta cañones, regresó con Pizarro a Europa, en 1746, tras esta desgraciada expedición.

La época del rey Carlos III,, ha sido recientemente objeto de un importante libro, coordinado por el profesor Vicente Palacio Atard titulado *España y el mar en el siglo de Carlos III* (Madrid, 1989). Desde 1748 hasta 1761 España gozó de un largo y fructífero período de paz, que cubre todo el reinado de Fernando VI y los tres primeros años del de Carlos III. Europa estaba sumida en otra guerra desde 1756, la Guerra de los Siete Años, pero fueron inútiles cuantas presiones se ejercieron sobre el rey y sus ministros para entrar en la misma. Carlos III mantuvo la neutralidad mientras pudo contener los ímpetus bélicos y la antipatía inglesa de su esposa María Amalia de Sajonia. Poco tiempo después de su óbito (1760), Carlos III, cada vez más indignado y dolido por las continuas provocaciones inglesas, se verá atraído a la alianza por el ministro de Luis XV, Choiseul, que negoció en París con el embajador Grimaldi, en 1761, la firma del Tercer Pacto de Familia. La ruptura de las hosti-

lidades con Inglaterra y Portugal se hizo patente un año más tarde. Mientras las tropas españolas invadían el reino vecino y se apoderaban, en América, de la colonia del Sacramento, los ingleses conseguían adueñarse, después de laboriosas operaciones, de La Habana y de Manila.

Un nuevo punto de fricción con Inglaterra volvió a surgir en 1768, cuando ésta, por un pacto unilateral, ocupó las islas Malvinas, bajo soberanía española. Carlos III decidió defender por las armas la posesión del archipiélago; no encontró en Francia el apoyo debido, aunque el asunto quedó resuelto con el abandono voluntario de las islas por los ingleses. Francia y España, humilladas por la Paz de París, encontraron una magnífica ocasión de revancha con motivo de la sublevación contra Inglaterra de las colonias de América del Norte, como ya hemos visto anteriormente.

Cuando el marqués de la Ensenada cayó en desgracia por motivos de alta política, fue elevado a la dignidad de Secretario de Marina otro excepcional administrador, don Julián de Arriaga, quien estuvo al frente de dicho destino hasta 1776, en que se produjo su fallecimiento. En su persona se repitió la ratificación de confianza por el nuevo monarca reinante, el gran Carlos III, que lo mantuvo en el puesto al producirse su advenimiento al trono en 1759. Durante el reinado de este último fueron secretarios de Marina Pedro González de Castejón (1776-1783) y Antonio de Valdés y Bazán (1783-1795). El espíritu de continuidad de que hicieron gala los monarcas de la época de Carlos III se hizo ostensible, una vez más, al subir al trono el rey Carlos IV, pues este soberano mantuvo en Secretaría a Valdés hasta 1795, en que se produjo su sustitución como víctima propiciatoria de una burda intriga política. Completan la nómina de Ministros de Marina del Antiguo Régimen Pedro Valera de Ulloa (1795-1796), Juan de Lángara (1796-1799), Antonio Cornell —interino— (1799-1801), José Antonio Caballero —interino— (1801-1802), Domingo Pérez de Grandallana (1802-1805) y Francisco Gil y Lemos (1805-1808).

De esta larga relación de Secretarios de Marina hay cuatro hombres a los que, por su prestigio, merece la pena destacar como grandes impulsores, siguiendo la línea del marqués de la Ensenada, de la Marina española. En primer lugar, José Patiño y Rosales, nacido en Milán en 1666, de estirpe gallega. Ingresó en la Compañía de Jesús en plena juventud, permaneciendo en ella por espacio de doce años. Secularizado, entró al servicio de la administración pública, desempeñando diferentes

cargos, entre ellos los de Intendente de Ejército de Extremadura, Cataluña y de Marina en Sevilla. El cardenal Alberoni, sorprendido por sus dotes de movilización, creó para él la Intendencia General de Marina y le llamó a la Corte, en calidad de organizador de escuadras y ejércitos. Apresta una poderosa flota que surca el Mediterráneo, en medio de la sorpresa general, provocando con ello las reservas y las iras de Inglaterra, hasta el punto de atacarla sin declaración de guerra. El ejército transportado a Italia mereció los elogios del marqués de la Mina en sus famosas memorias.

A la caída de Ripperdá, Patiño fue nombrado Ministro de Marina e Indias; la designación no podía ser más merecida. Estadista y diplomático de primera fila, como tenía que ser para medirse con Walpole y Fleury, era más prestigioso, aún, como economista. Durante la década de su gobierno (1726-1736) tuvo una actuación brillantísima: su principal preocupación fue reanimar la navegación española; construyó el arsenal de la Carraca; dio las oportunas órdenes para la planificación inmediata de los de Cartagena y El Ferrol; fundó la Real Compañía de Guardias Marinas, con sede en Cádiz y un brillante plantel de profesores del que muy pronto saldrían oficiales como Jorge Juan y Antonio de Ulloa; redactó ordenanzas provisionales de la Armada, que él llamó *Instrucciones,* hasta que se publicaron las definitivas, en 1748; suprimió el cuerpo de galeras y creó un solo escalafón de oficiales, sin distinguirlos de las distintas escuadras regionales, que fueron unificadas en la Real Armada. En cuanto a la parte administrativa, fijó las plantillas con exactitud, señaló unos sueldos únicos para oficiales y dotaciones, y redactó unas instrucciones para los arsenales.

El segundo ministro de Marina de singular relieve fue el ya citado don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, nacido en Alexanco (La Rioja) en 1702. Patiño, que tuvo ocasón de conocerle en plena juventud, le integró en la Intendencia General de Marina, en la que dio inicio a su carrera administrativa. Más adelante, acompañó a Nápoles al Infante don Carlos, proclamado seguidamente rey, a quien sirvió con extraordinario celo, recibiendo en recompensa en título de marqués de la Ensenada. Vuelto a España, fue designado por Felipe V Secretario del Consejo de Almirantazgo, consolidando en este cargo sus dotes de experto burocrático. En 1753, ocupa la Secretaría de Marina e Indias, a la que vino a sumar muy pronto la de Hacienda y Guerra. Fernando VI en 1746 ratificó a Ensenada en el desempeño de estos importantes cargos ministe-

riales; fue, entonces, cuando dirigió el famoso memorial al Rey, con el título de *Idea de lo que parece preciso hoy en día,* donde recoge su pensamiento en favor de una política neutralista, sobre la base firme de un constante rearme militar y, muy particularmente, naval.

Punto esencial en el programa del ministro riojano era la inmediata construcción y equipamiento de setenta navíos de línea y de sesenta y cinco fragatas y embarcaciones menores:

> Con esta fuerza de tierra, plazas competentes y buena amistad de Portugal —dice en su famosa *Idea*— puede Vuestra Majestad defenderse de las poderosas amenazas de la Francia, sin que en una ni en dos campañas hagan progresos muy sensibles, y en el intermedio puede mover Vuestra Majestad sus aliados, que no faltarán, para que haga diversión por otras partes que contendrá y confundirá a la Francia.

El recelo y la mal disimulada hostilidad del marqués de la Ensenada contra Inglaterra le impusieron el mantenimiento de una fuerte escuadra para la defensa de América. Por el contrario, el Secretario de Estado, José de Carvajal y Lancaster, sostenía, sin demasiado entusiasmo, la posibilidad de un entendimiento con la secular enemiga y rival de España. La estrepitosa caída del ministro riojano, en 1754, fue celebrada con extraordinario júbilo por los enemigos de España. El embajador en Madrid, Benjamín Keen, pudo escribir a su soberano Jorge II: «Los grandes proyectos se han desvanecido. No se construirán más navíos». En Londres se encendieron luminarias para celebrar el acontecimiento.

Fray Julián de Arriaga y Rivero no accedió al servicio de la Armada a través del colegio naval, sino alistándose en la escuadra de los Caballeros de la Orden de Malta, de la que era profeso. Se integró, más tarde, en las flotas de Indias como alférez de fragata, para retornar posteriormente a Europa. Dos nuevos e importantes servicios se impone señalar en su biografía. Asistió a las jornadas de Orán e Italia, al frente de navíos y escuadra, adquiriendo fama y prestigio en su carrera. En 1749 pasó por segunda vez a América, con título de Gobernador de Venezuela, cargo que desempeñó con acierto por espacio de un trienio. Reintegrado a la metrópoli, fue designado en 1752 Intendente de Marina de Cádiz y Presidente de la Casa de Contratación. La experiencia adquirida en cargos náuticos y administrativos movió al rey Fernando VI a designarle en 1754 Secretario de Marina e Indias. Tocóle iniciar su ministerio con el horroroso terremoto de 1755 que asoló Cádiz y todo

el litoral de Andalucía, volcándose materialmente para restañar las heridas morales y materiales. Bajo su gestión la Marina progresó notablemente, siendo un eficaz continuador de las mejoras introducidas por Ensenada. La muerte le sobrevino, en 1776, en el ejercicio del cargo.

Es entonces nombrado ministro don Antonio de Valdés y Bazán, natural de Burgos, aunque oriundo de Asturias, el cual ha sido recientemente estudiado en una magistral tesis doctoral por doña Micaela Valdés y Ozores, su descendiente, que ha aportado una amplísima serie documental que permite perfilar, perfectamente, la biografía histórica de este gran marino y promotor de la Marina y de la política naval española. Después de haber participado como Teniente de Navío en diversas operaciones bélicas, fue nombrado director de la fábrica de artillería de la Cavada, donde se acreditó por sus dotes de organizador. Después asciende a Jefe de Escuadra y es designado para el cargo de Inspector General de Marina. A los treinta y nueve años se vio designado, por Carlos III Ministro de Marina, alargando su actuación desde 1783 hasta 1795. En el escalafón de la armada alcanzó el grado de Capitán General. En la Orden de Malta tuvo la categoría de bailio. La máxima recompensa recibida fue el Collar de la Orden del Toisón de Oro.

La política naval española y los conflictos internacionales

En 1787, por recomendación del primer Secretario de Estado, don José Moñino, conde de Floridablanca, el rey Carlos III decidió crear la Junta de Estado para el despacho colectivo de los asuntos públicos, precedente inmediato de lo que será, con el tiempo, el Consejo de Ministros. El designado para la presidencia de la Junta fue el propio Floridablanca. Ello le movió a redactar la *Instrucción reservada para la Junta de Estado,* verdadero programa de actuación política, que resume y compendia el pensamiento de la Ilustración respecto al gobierno y desarrollo del país. Diversos capítulos aparecen consagrados a la Marina, especialmente a la de Guerra, que evidentemente fueron redactados por el Ministro Gálvez, y ahí proclamaba la preeminencia de la Armada:

> Siendo como es y debe ser la España potencia marítima por su situación, por la de sus dominios ultramarinos y por los intereses generales de sus habitantes y comercio activo y pasivo, nada conviene tanto y en nada

debe ponerse mayor cuidado que en adelantar y mejorar nuestra Marina. Después de esta idea general, insiste en el control del gasto público. Es importante el ramo de construcción y forma, el fondo o materia de este departamento, pero lo es mucho más en asegurar en ella la economía, el acierto y el promover en los equipajes y sus jefes la necesaria inteligencia y experiencia para la navegación y manejo de los buques, y el valor y disciplina para las expediciones de guerra y los combates.

De 1776 a 1795 pueden considerarse los años dorados de la Marina española. América es, realmente, la que da sentido a la Marina española, como resulta evidente. Las primeras disposiciones fueron de orden reglamentario y buscar, completar y matizar las diversas medidas adoptadas desde 1770 sobre arsenales pertrechos e ingenieros. En 1776 fue promulgada una nueva ordenanza de arsenales que anulaba todos los textos precedentes. La complejidad de las instalaciones, las cifras manejadas y la escasez de los materiales llevan a esta decisión sensata. Las materias primas no renovables se van haciendo raras y su consumo y sus precios van aumentando. Como reacción lógica, hay por todas partes un notable esfuerzo de control; por ejemplo, el ministro francés de la Marina, Sartine, promulga ese mismo año nada menos que siete ordenanzas parciales sobre estos mismos asuntos, introduciendo un desorden evidente entre los encargados de aplicar las instrucciones distintas. La Ordenanza de González de Castejón señala, por una parte, fundamentalmente la aparición de las Juntas, a partir de cuya decisión habrá juntas para toda la Marina y a todos los niveles. Siempre, media docena de expertos interviene en la deliberación y firma la decisión adoptada. La otra medida se refiere a los ingenieros, que habían tenido un nacimiento movido; la Ordenanza prevé, ahora, la creación de una academia de ingenieros en El Ferrol, y fija un plan de estudios no del todo preciso. Todo resultó bastante teórico, porque los ingenieros eran poco numerosos y se movían y se trasladaban con bastante frecuencia, pero puede considerarse que las bases de la nueva profesión estaban definitivamente puestas. La Armada resultaba importante y reclamaba con urgencia un cuerpo de técnicos de alto nivel para su servicio exclusivo. Reclamaba también mayor número de oficiales y en 1776 fueron creadas nuevas compañías de Guardias Marinas en El Ferrol y Cartagena, respetando por supuesto la preeminencia de Cádiz.

De modo inmediato, las más importantes son, de todos modos, las operaciones bélicas que empiezan a perfilarse en el horizonte. Se van a

desarrollar en dos fases distintas, coincidiendo con el importante año de reformas de 1776-1777 y, posteriormente, 1779-1782, con motivo de la entrada en guerra contra Inglaterra, en apoyo de los colonos americanos de América del Norte. La eterna cuestión de límites en el Brasil condujo, de nuevo, a la guerra con Portugal, en noviembre de 1776. Se envió una expedición mandada por Ceballos que llevaba, además, un nombramiento de primer virrey de Buenos Aires, una manifestación clara de la nueva política de José de Gálvez, tendente a reforzar el cono sur en las zonas fronterizas. Los transportes iban protegidos por una escuadra de seis navíos y ocho fragatas a las órdenes de Bernardo de Tilly, marqués de Casa Tilly. La discordia entre Ceballos y Tilly fue evidente y poco airosa la actuación del marino. Acumuló retrasos, perdió el *San Agustín* y no atacó a una escuadra angloportuguesa que estuvo a su alcance. Tilly fue sometido a consejo de guerra y, aunque quedó absuelto, su fama sufrió por ello. Lo grave no fue el desprestigio de Tilly, sino que, a partir de él, toda la Marina fue alcanzada de modo negativo.

La campaña de Ceballos resultó brillante, a pesar de todo, y permitió llegar a la paz en octubre de 177. El asunto de Brasil quedaba definitivamente resuelto en lo que a España se refiere, aunque tras la independencia de las repúblicas americanas volvería a resurgir, como es natural. La paz nos adjudicó, además, unas islas en las costas de Guinea —Fernando Poo y Annobón— que entraron así a formar parte de la Monarquía, aunque una rápida visita de toma de posesión se tradujo en cierto desencanto en cuanto a la perspectiva de los nuevos territorios. El aliado y protector de Portugal, Inglaterra, no intervino en la contienda. Esa sorprendente actitud se explica recordando el principio, más o menos simultáneo, de la guerra de los Estados Unidos, que absorbe todas sus preocupaciones.

El horizonte internacional se ensombreció progresivamente. Los posibles adversarios negocian todo tipo de combinaciones para evitar un conflicto, y ofrecen lo que les parece razonable en una discusión que dura meses. En el caso español, fueron casi dos años los que transcurrieron entre las operaciones del Brasil y el principio de la guerra contra Inglaterra. Esos años no están neutralizados, aunque queden empequeñecidos entre ambas guerras. Se tomaron en ellos medidas interesantes, aunque poco espectaculares en ocasiones; por ejemplo, hubo un intento serio de desarrollar la producción nacional de cáñamo, producto estratégico a pesar de su modestia, y renovable. El centro de cultivo era la

vega granadina, y de ahí se sacaron varias familias de técnicos y de labradores para que difundieran sus conocimientos por otras zonas del territorio nacional. Un grupo importante fue enviado a México, otros fueron a la Luisiana y a Venezuela, y algunos llegaron a Galicia. Los resultados fueron menos importantes de lo previsto por el Gobierno, pero la iniciativa es importante en cuanto a manifestación de una decidida voluntad de autonomía.

En 1778, en la fecha simbólica del 12 de octubre, fue promulgado el *Reglamento de comercio libre con América.* Se trata del paso más general en lo que a intercambios comerciales se refiere, pero comercio libre no quiere decir que cualquiera pueda enviar lo que quiera de un lado a otro del Atlántico. Todos los países se aplican un sistema general, consistente en reservarse la exclusiva del comercio ultramarino. Madrid no sólo no está al margen de esta corriente sino que la inicia en el siglo XVI; casi tres siglos más tarde, a nadie le pasa por la cabeza la idea de modificar tan benéfico proceder. De lo que se trata ahora es de eliminar los residuos de la antigua ruta del convoy, con salida y llegada obligatoria a Cádiz, y de permitir la navegación libre entre trece puertos europeos, incluidas las Canarias, y veinticuatro americanos. Sólo se autoriza el intercambio, por tanto, entre puertos españoles. La aplicación de este Reglamento va a ser un tanto teórica durante unos años a causa de la guerra, pero el principio parece ya definitivamente admitido. Poco después de 1789 será ampliado de modo general a los puertos de la Corona.

En la guerra contra Inglaterra en apoyo de los colonos norteamericanos, el empeño más importante por parte de España radicó en la recuperación de Gibraltar. Comenzó enseguida el sitio, reforzado por mar con unos buques mandados por Barceló. Esta iniciativa concentró y consumió enormes esfuerzos, por parte de todos, durante más de tres años, con resultados modestos, a pesar de los alardes de imaginación efectuados en esta ocasión. El bloqueo implicaba, sobre todo, el cierre de la fachada marítima del Peñón, de modo que la guarnición quedase efectivamente aislada. Pero ese cierre se demostró complejo y no pudo ser enteramente mantenido.

España, que ha intentado mediar entre Inglaterra y Francia durante 1778, entra en guerra en julio de 1779. Se parte de la base de una doble serie de objetivos europeos y americanos a alcanzar, bien de modo individual, bien en cooperación con Francia, que se presta a un apoyo muy eficaz a los recientes Estados independientes de las antiguas colo-

nias inglesas de América del Norte. El más ambicioso plan de conjunto consistía en el proyecto de invasión de Inglaterra. Una escuadra franco-española debía asegurar el control del Canal de la Mancha durante algún tiempo, y una flota de transporte debía llevar al ejército de una a otra orilla para comenzar el ataque por Port Now, pero los intentos que se hicieron fueron escasamente convincentes. En Europa, el objetivo primordial español era la recuperación de Gibraltar. Comenzó el sitio, reforzado por mar con algunos buques mandados por Barceló. Una vez más, la iniciativa concentró y consumió enormes esfuezos durante más de tres años, con resultados modestos a pesar de los alardes realizados.

El dominio del mar permaneció indeciso durante todo el conflicto. Hubo pocos combates navales, que fueron, en general, favorables a los ingleses, pero las rutas marítimas permanecieron abiertas casi de un modo constante. Las construcciones continuaron: en 1779 fue botado en El Ferrol el *Purísima Concepción*, de ciento doce cañones, primero de una impresionante serie de buques de tres puentes construidos en Cuba y en Galicia, y se lanzó también una pequeña y curiosa serie de navíos de sesenta o sesenta y cuatro cañones, un tanto desfasada ya, que no llegan a compensar del todo las pérdidas de la guerra, pero que, en cierto modo, volvieron a equilibrar las fuerzas.

El año de 1781 fue muy importante desde el punto de vista bélico. El sitio de Gibraltar siguió sin buenos resultados. El almirante Darwin introdujo otro convoy ante la beatífica mirada de Córdoba, mientras los otros teatros de operaciones evolucionaron de modo más favorable. América era el terreno de elección de los Gálvez: Bernardo, gobernador de la Luisiana, y Matías, su padre, presidente de la Audiencia de Guatemala y hermano del ministro de Indias. Esta familia de dinámicos malagueños tomó la iniciativa: Matías expulsó a los ingleses de Honduras y Campeche, limpiando la América Central; su hijo lanzó la reconquista de la Florida, coronada con éxito tras la toma de Pensacola. Cagigal ocupó las Bahamas y los franceses recuperaron sus diferentes islas del Caribe. La ocasión parecía favorable en 1782 para liquidar definitivamente la presencia inglesa en la zona. Una escuadra poderosa —Grasse, por parte francesa, Solano, por la española— se preparó para transportar el ejército de Bernardo de Gálvez a Jamaica. Pero la navegación se hizo por separado. Rodney interceptó a la escuadra francesa, la batió e hizo prisionero a Grasse, salvando Jamaica y proporcionando un respiro a Inglaterra para las negociaciones de paz.

En Europa, 1781 ha sido el año de Menorca. Un ejército mandado por el francés Crillon y apoyado por la escuadra de Buenaventura Moreno desembarcó en la isla y la ocupó tras varios meses de operaciones. Moreno fue ascendido a jefe de escuadra como consecuencia del hecho. La paz llegó en enero de 1783, que devolvió las Bahamas y conservó el resto, Menorca y la Florida especialmente. Casi por primera vez, el golfo de México quedaba completamente en manos españolas, por cuanto no se devolvió la Luisiana a Francia. Hubo también diversas promociones para celebrar la paz. Córdoba ascendió a capitán general; Barceló, a teniente general. La sensación es de victoria, aunque dos objetivos importantes —Gibraltar y Jamaica— no hayan podido ser alcanzados. La hipoteca está clara en ambos casos: Gibraltar cierra de hecho el Mediterráneo, en caso de conflicto, a causa sobre todo del temor que inspira su presencia. Las tarifas de los seguros marítimos son radicalmente distintas, según que el viaje implique o no el paso del estrecho.

Se llega, así, durante la guerra a una solución carísima: hacer el trayecto Málaga-Cádiz por tierra, lo cual ocurre no sólo con las mercancías, más o menos preciosas, que vienen del interior del Mediterráneo, sino también con productos estratégicos y humildes, como cáñamo, granada o betunes. La acción de los corsarios se nota, también, en la reducción del tráfico de cabotaje. Desde 1783 ocupa el puesto de Ministro de Marina Antonio de Valdés y Bazán.

Las rutas comerciales con América

Felipe V sufrió carencias navales que luego suplieron sus ministros. Para él, el restablecimiento marinero fue una necesidad. Que tuviera Carlos III que abrir, como ningún otro monarca, rutas al mar parece más una consecuencia de su propia aventura del reinar. Ya tuvo que ir por mar a hacerse cargo de los ducados italianos en la escuadra que le recogió el 23 de diciembre de 1733 en Antibes. Fue un duro bautismo, pues durante la travesía se levantó un temporal grueso en el golfo de Génova que le puso en riesgo de naufragio. Las velas de la embarcación quedaron desgarradas, el timón en mal estado y se perdieron catorce remos de la galera. Por fin, el día 27 llegaban a Livorno; era su primera soberanía. Luego, al quedar vacante el trono de Madrid en 1759, otra vez por mar pasó Carlos III a Barcelona, para posesionarse de la Corona es-

pañola, gracias a la escuadra del general Navarro, «una de las más brillantes que, desde hacía mucho tiempo, se había congregado», en la que se integraron diez navíos y varias fragatas. Atrás quedó todo el testimonio de la preocupación naval de no pocos cuadros y obras de arte.

De manera, pues, que el mar resultó un elemento condicionante durante el reinado de Carlos III. En gran parte, las rutas estuvieron condicionadas por los grandes procesos estratégicos; imprimieron la necesidad, el carecimiento de cambios efectivos en la cristalización de las grandes rutas comerciales. Así, por ejemplo, en torno a la Guerra de Sucesión se promovieron una serie de cambios importantes que alteraron las presencias navales europeas en el Nuevo Mundo, como ha estudiado en un libro magistral Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715* (Sevilla, 1982). Concluida la Guerra de Sucesión, Patiño trasladó la Casa de Contratación a Cádiz, por lo que sería este puerto, que sustituyó a Sevilla, la base de partida. Sin ella se había puesto de manifiesto la importancia, desde tiempo atrás, de la ciudad de la bahía, incluso de los puertos del norte, por las posibilidades de seguridad, motivo por el cual la flota de Velasco trató de buscar refugio, en 1702, en la ría de Vigo.

Las dos únicas flotas que se despacharon en los años inmediatos al final de las hostilidades, la de López Pintado (1715) y la de Antonio Serrano (1717), fueron por el norte de la isla Española, para pasar a lo largo del sur de Cuba por el Paso del Viento, es decir, por el paralelo 20, para ganar el canal de Yucatán y, así, seguir a Veracruz. La Ordenanza de 5 de abril de 1720, denominada *Proyecto para galeones y flotas,* restablecía en su normalidad este sistema e introducía, también, la variedad de que las mismas conducirían registros y avisos, destinados a las provincias que no se abastecían por envíos regulares. Quiere esto decir que los registros no sólo se mantenían, sino que se desarrollaba el sistema, puesto que lo excepcional sería el envío de éstas. Eso sí, unos y otras volvían a las derrotas tradicionales. La Nueva Ordenanza, que, según expresaba, pretendía restablecer el orden el comercio y asegurar la puntualidad en el despacho de las flotas, al reglamentar los navíos de registro, vino a asegurar el desarrollo del régimen de embarcaciones sueltas y por lo mismo no fueron imprescindibles las flotas.

Patiño trató de reorganizar el comercio de Cádiz con el Perú en unas juntas reunidas en Madrid, 1727-1728, a las que asistieron Alcedo y Herrera, dadas las crisis que sufrían las ferias de Portobelo y los mercaderes de Lima por el contrabando inglés desde Buenos Aires, apoya-

do en la factoría de asiento de negros. En estas juntas estuvo a punto de acordarse cambiar la ruta de la flota de los galeones para que fueran a El Callao, doblando el cabo de Hornos, o a Buenos Aires, donde podían celebrarse las ferias, suprimida la de Portobelo. Pero este cambio tan radical en una de las grandes vías del comercio no se llevó a cabo, pues la ida de la flota de galeones a El Callao no la veían Patiño y Alcedo tan práctica como las demás, ante el hecho de ser imposible dominar el extremo del continente, e insuficientes los medios navales para patrullar la ruta del Pacífico. Por otra parte, Alcedo se opuso a que se fijara el término de la flota y la celebración de la feria en Buenos Aires, por estar la ciudad desplazada de los centros de consumo y tener en su inmediación el enclave contrabandista de la colonia de Sacramento.

Buscando soluciones para sostener el tráfico durante la guerra, los navíos sueltos de registro fueron muy útiles en la ruta del sur, contando con que la escuadra no se empleaba en ir tras ello y sí los buques de corso, que en esas regiones era muy raro por carecer de bases de partida. Consecuentemente, tuvo que apelarse a extender el sistema de registro al Pacífico en 1740, imitando el procedimiento de los barcos franceses de la época de la Guerra de Sucesión, es decir, por el cabo de Hornos. Esta solución fue, especialmente por Chile, «la más importante de las reformas comerciales del siglo XVIII, pues permitía la navegación directa con España», tal como ha apuntado Sergio Villalobos.

Concluida la guerra en el año 1748, los registros fueron ya españoles, pero dirigidos a El Callao. Si hasta 1748 llegaron a Concepción dieciocho registros, hasta 1761 sumaban cincuenta y seis los que entraron al Pacífico, pero provocaron en el Perú en ese año tal acumulación que se paralizaron las transacciones. Con todo, la medio nacionalización del comercio era un hecho. La ruta del cabo de Hornos se había impuesto, como también la activación de Buenos Aires, por los registros de España, a pesar del contrabando que se hacía desde la colonia de Sacramento por portugueses e ingleses.

Los registros que fueron al área del Caribe y que hasta la guerra de 1739 habían vuelto a seguir las derrotas normales, iban ahora a las Antillas durante la guerra, intentando eludir encuentros, con lo que después de alcanzar San Juan o Aguadilla seguían por el canal de la Mona o Santo Domingo y los que iban a Cuba pasaban hacia Varacoa para seguir hasta La Habana. Más que por la peligrosidad del área, fueron muy frecuentes y se agruparon varios registros bajo protección. Fueron

pocos los que se despacharon así, pero todos ellos llegaron. Nominalmente

> me acuerdo —dice el conde Reparaz en sus memorias— del navío el *Glorioso*, al cargo del señor Cerda para Nueva España; del señor Barreda con el *León* y *Fragatasdalga* y *San Francisco Javier* para Nueva España; navío *La Reina* de La Habana a España; y el navío *San Miguel* de guerra francés para Nueva España. Llegó también felizmente con caudales del señor Torres, de La Habana a Galicia.

Sabemos también que cuando salieron el *León* y las dos fragatas custodiando mercantes, a petición del comercio de Cádiz se agregaron hasta Canarias otros seis navíos de guerra al mando de Liaño, por lo que se contribuyó a la Corona con un cuatro por ciento del valor de los efectos, como parece que gratificaron a los oficiales por la llegada a salvamento.

Hay que contar después con las rutas comerciales de las Compañías, especialmente de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, que fue consecuencia de una pretensión de Patiño para captar a la famosa Compañía de Ostende, fundada en 1722 por el emperador de Austria, Carlos VI, y cuyo éxito tanto preocupó a ingleses y holandeses, que instaron su supresión. Para evitarlo trató el emperador de trasladar la Compañía a Trieste; Patiño ofreció instalarla en Cádiz en 1727. Con ello, Cádiz se convirtió también en cabeza del comercio con la Europa central. Una poderosa compañía internacional que actuase desde España no sólo fomentaría el comercio entre España y Austria, sino que haría también algo más importante: atraería hacia Cádiz un gran volumen.

Con la Compañía Guipuzcoana se abrió una ruta nueva desde un puerto del golfo de Vizcaya —se utilizó el de Pasajes— para seguir a La Guaira y Puerto Cabello, centro habitual también de contrabando que así, igualmente, se cegaba. Las naves, por lo común fragatas de cuarenta o cincuenta cañones, mientras se afrontaba la carga habrían de salir solas o con embarcaciones menores de la Compañía, armadas en guerra, a celar e impedir, en particular vigilancia por mar, en las costas de tierra firme todos los comercios ilícitos que en todos los mares, puertos y ríos, o pueblos de la costa de toda la jurisdicción de la provincia de Caracas frecuentaban los extranjeros. Para armar las embarcaciones menores que habían de perseguir a los contrabandistas en las ensenadas y lugares de menor calado, podría la Compañía trasladar a América el cordaje, jarcia,

velamen, hierro necesario, armas, pertrechos, provisiones, harina para bizcochos, sin pagar derecho alguno, siempre cuando no fuera vendido. El lenguaje y actividad de de la Compañía fue tan reciente que, en vez de dos, lo normal fue que hicieran la Carrera de tres a seis fragatas al año. Es más, en febrero de 1735 se le confió la administración y dirección la fábrica de armas de Plasencia, con el fin que pudiera suministrarse, así como fabricar para la Armada lo que le confiara. Una de las producciones que supo perfeccionar fue la de fusiles de bayoneta, que de ocho mil que se concluían en 1735 con llaves y portada de vieja, subió a doce mil anuales, sin necesitar ninguna importación.

Otro caso muy distinto será el habanero, que merece alguna atención, por dar origen a una nueva diversificación de rutas. Tras haber sido estancado el tabaco cubano en 1717, ante el hecho de que la Real Factoría no adquiría todo lo producido en Cuba, se concedió a sus vecinos, en 1720, la facultad de llevar por su cuenta a vender tal excedente en barcos propios o fletados, tanto a España como a Cartagena de Indias o Portobelo-Panamá. Este ejemplo del tabaco trataron de generalizarlo los habaneros más tarde con el azúcar y los cueros, concluyendo la gestión en 1740 al lograr la aprobación de la constitución de la Real Compañía de La Habana, formada por ellos mismos para llevar a Cádiz esas producciones, máxime cuando de esta forma, en los retornos, transportarían a Cuba los géneros de España de que carecían, contribuyendo así a que se estirpasen los ilícitos comercios.

Otra Compañía, de mayor complejidad, fue la Real Compañía de Comercio de Barcelona, erigida por Real Cédula de 4 de mayo de 1755, a petición de los apoderados del comercio de dicha ciudad. A diferencia de las Compañías Guipuzcoana y de La Habana, creadas en época de Felipe V, ésta no se perfila bajo el imperativo de la lucha contra el contrabando, según la política de Patiño, ni tampoco para facilitar el rearme naval, sino como respaldo a una industria local, la industria textil algodonera, que podría buscar, de este modo, aprovisionamiento de materias primas sin intermediarios. Consecuentemente, se dice en el artículo sexto que la Compañía

> pagará todos los derechos, impuestos sobre la planta y oro, pero será libre de los que correspondan al azúcar, nuevos pagos de tinte, moreras y algodón, y sólo pagará la mitad de derechos de los demás frutos que traiga.

Así pues, se pensaba en el fomento azucarero en Puerto Rico y Santo Domingo, pero sobre todo en los tintes y el algodón, iniciándose la preocupación por el fomento de la industria peninsular. Ésta es la razón que determinó las rutas de la Compañía, pues si para el algodón podían aprovecharse las islas, la adquisición del palo de tinte y de los añiles fue la causa de la inserción de Guatemala y Honduras. La Compañía quedó autorizada, desde la fundación, a despachar desde Barcelona sus navíos con carga precisamente de los géneros y frutos de Cataluña y de los demás reinos de España, con posibilidad de cargar los extranjeros que no se fabriquen en estos reinos, para dirigirse a Cádiz, donde podría completar carga y seguir ya a las islas de Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita, con vuelta a Cádiz, donde se reconocería la carga, para concluir en Barcelona.

Al mismo tiempo se concedía a la Compañía el envío por un término de años de diez registros para Honduras y Guatemala, precisándose, en este último caso, el puerto de Omoa. Estos registros, en su retorno, podría hacer escala en La Habana, completando cargamento con los frutos que les presentasen a flete o comprados de su cuenta. Como en Honduras, también tendrían un carácter especial en su partida de España, pues sólo serían de libre disposición de la Compañía las dos terceras partes de la capacidad de cada barco, quedando la otra tercera parte para el común del comercio. Únicamente si no se ocupara, podría la Compañía usar también lo que quedara libre de ese tercio. A esta forma compleja de barcos sin limitación de su propia pertenencia para las islas y de registros, a dos terceras partes, para Honduras y Guatemala, se unió también, como un hecho más de diferenciación, el que no se estableciera ninguna obligación de colaborar en el fomento de la población, pues sólo figuraba en el capítulo once de la Cédula fundacional que si a la Compañía pareciera enviar «a las referidas islas libros o algunas familias para el fomento y cultivo de la labranza», tomaría resolución la Corona en las ocasiones en que le fuese solicitado.

En el año 1756 se introdujeron algunas modificaciones afectando a la ruta, porque

> si inicialmente no podría haber tráfico entre Margarita y Puerto Rico, Santo Domingo, ahora se decidía que la Compañía podía surtir de géneros a la isla Margarita con las embarcaciones que envían las de Santo Domingo y Puerto Rico, y llevará su producto de aquélla a éstas, pero no podrá retornar géneros algunos a la mencionada isla Margarita.

Lo que quiere decir que la Compañía no desistió de enviar ningún registro especial a la Margarita, pues el despachado a cualquiera de las otras islas podría servir para llevar los géneros y extraer los frutos de la Margarita. Se retrocedió y, por lo tanto, se produjo una simplificación respecto a esta última isla, aunque luego, en 1761, se compensó con la ampliación a Cumaná y Guayana, pero también sin lograr colmar las esperanzas.

Establecidas ya las rutas de comercio de la Compañía de Barcelona, muy pronto se hicieron visibles los fallos, puesto que se preocupó casi exclusivamente de exportar a América los géneros de sus socios o aliados, sin esforzarse en cubrir las necesidades de las islas. Haciéndose eco de esta situación, los barcos catalanes desembarcaron en la capital de Santo Domingo vino, aceite, cera y jabón, pero a precios muy superiores a los corrientes antes de la creación de la Compañía, siendo al mismo tiempo casi nulos los envíos de toda clase de ropa.

Una novedad, introducida por Carlos III, supuso una trascendental modificación en el régimen de las rutas atlánticas hacia América, por la necesidad de contar con un sistema de correos, rápidos y fijos, que intercomunicara la cabeza de la Monarquía con todos sus dominios y, en el mismo sentido, con todos los súbditos, lo que era tan vital para la administración como para la economía, puesto que no era posible una acertada actividad comercial sin el puntual conocimiento de la coyuntura, corriente de pagos y obligaciones. Así debemos entender el Decreto de creación del correo marítimo de 6 de agosto de 1764, inmediatamente después de concluida la guerra con Inglaterra. El 24 de agosto de 1764 se publicó el reglamento provisional, que estableció la partida de una fragata-correo de La Coruña los primeros de cada mes con destino a La Habana, que dejaría a su paso por San Juan los pliegos correspondientes y que se desviaría en Aguadilla para dejar también, al paso, la correspondencia de la Española, si corrían nortes en Santo Domingo y si corrían brisas en Monte Christi, para pasar a Varacoa ya en Cuba, donde tomaría práctico, para seguir en tiempos de brisa por el canal viejo de La Habana y en tiempos de nortes desde Santo Domingo a Omoa, para dejar pliegos en Santiago y llegar por el cabo de San Antonio a La Habana.

Con los correos tenemos ya cinco arranques de rutas de España con América: la de Cádiz y Canarias, más las de Pasajes, Barcelona y la de La Coruña, y además las salidas eventuales que la Compañía de La Ha-

bana pudo hacer desde Santander o Bilbao, o la Guipuzcoana desde la escala de El Ferrol. Se completó mejor el sistema de 1767, al crearse el correo Buenos Aires, que tuvo inicialmente frecuencia cuatrimestral, para rendir viaje en Montevideo. Fue inaugurado por la fragata *El Príncipe,* que partió de La Coruña el 11 de marzo de 1767 y llegó al Río de la Plata el 31 de mayo.

El 14 de junio de 1765 fue creada la Compañía de Cádiz para la introducción de esclavos negros en Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba, Margarita, Trinidad, Honduras, Campeche, Portobelo, Cartagena, Santa Marta, Cumaná, y circunstancialmente en Veracruz. El ámbito de esta Compañía desbordaba ampliamente el concedido a la Compañía de Barcelona, lo que explica que no se estableciera entre sus facultades la introducción de negros, sino sólo como posibilidad que habría de autorizarse, lo que es tanto como negarlo. Para facilitar la adquisición de negros en África, la Compañía fue autorizada a embarcar en Cádiz harinas, vinos, aguardiente y aceite, donde permutaría sus productos por esclavos, aunque también podrían llevar alimentos a Puerto Rico para el abastecimiento de la factoría.

No fue fácil llevar a cabo todo lo previsto, porque los ingleses, dueños de las principales factorías negreras de la costa africana, no permitieron comerciar en ella a los españoles. Bibiano Torres lo ha estudiado perfectamente en su libro *La Compañía gaditana de negros.*

Tras el decreto de 1765 se va a iniciar la política que llevaría al llamado libre comercio. Se hicieron aperturas de vías de comercio sobre todo en Cuba, pero también se dejó sentir pronto en Santo Domingo, que, de una media de dos navíos anuales que recibía de la Compañía de Barcelona, pasó a una media de más de cuatro, que descargaban artículos de España, superando a los particulares, a los que se guió enviando la Compañía. En 1768 se extendió el sistema de comercio directo de las islas a la Luisiana, ante la evidencia de las dificultades en que se debatían los habitantes de esa provincia incorporada a España, que les permitía cargar sus productos en Nueva Orleans, para dirigirse con ellos a cualquiera de los puertos en la Península, en los tiempos que les conviniera a la vuelta desde los puertos habilitados. Se llegaba a la excepcionalidad de que si los frutos o géneros que se trasladaran de Luisiana a España no se pudieran vender en sus puertos, por no ser conocidos o de inferior calidad a los llegados de otras partes de América, se podría ejecutar libremente el llevarlos a otros países, sin pagar derecho

alguno de extracción. Esto quiere decir que la nueva ruta a cualquiera de los puertos habilitados podría tener una prolongación, presumiblemente a Francia, dado que era lógico suponer una tendencia a continuar relacionándose con su antigua metrópoli por parte de los habitantes.

Sin embargo, los colonos franceses no aceptaron la cesión y protestaron de las condiciones comerciales que se les imponían, sobre todo con lo convenido en el artículo tercero, que exigía:

> Las embarcaciones en que se haga este comercio han de ser de construcción española y pertenecientes a españoles o naturalizados en estos Reinos y también han de ser españoles o naturalizadas las dos terceras partes de la tripulación.

Y no sirvieron para calmar la agitación las aclaraciones del primer gobernador español, el famoso Antonio de Ulloa, estudiado magistralmente por Francisco de Solano, de que, por la cesión del territorio, habían pasado a ser españoles tanto sus pobladores como sus efectos.

El año 1770 el régimen de comercio directo se concedió también a Yucatán y Campeche, por lo que vino a completarse el ámbito de relación de Cuba. Con ello parecía que se concluía el proceso, porque si hubo nuevas ampliaciones, más podrían aparecer como retoques que justificada incorporación. Éste fue el caso de la apertura de Canarias en 1772 al tráfico directo con los puertos de las islas de Barlovento y añadidos, máxime dándose la circunstancia de haber disfrutado de los navíos de registro, que despacharon para Venezuela, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba, facultad de la que quedaron excluidas las islas al no incluirse sus puertos entre los habilitados de España. Del mismo modo, en 1773 se declaraba a Vigo también habilitado para el comercio, en pie de igualdad con La Coruña.

Paralelamente, el tráfico de las nuevas rutas fue también en aumento, pues sólo La Habana llegó a despachar en 1775 hasta sesenta y cinco naves para España, aunque repartidas de forma muy desigual: veintiséis para Cádiz, trece para La Coruña, ocho para Málaga y también para Barcelona, seis para Santander, dos para Canarias y una para Alicante, igual que para Gijón. Con todo, el régimen de comercio directo con los puertos habilitados volvió a ampliarse al incluir, en 1776, al puerto de Santa Marta y, al año siguiente, al del río Hacha, dos provincias del Virreinato neogranadino que se encontraban rezagadas, cuando el palo tintóreo de

Santa Marta parecía tan prometedor. Sólo quedaban al margen de los puertos habilitados los territorios de Venezuela, por el mantenimiento de la Compañía Guipuzcoana, y los que eran grandes centros de tráfico —Veracruz, Cartagena, Buenos Aires y el ámbito del Pacífico—, pero tras la creación del nuevo Virreinato del Río de la Plata y la paz con Portugal de 1777, por la que se recuperaba al fin la célebre colonia de Sacramento, vino a redondearse toda la políticia comercial del reinado con la publicación del *Reglamento y Aranceles reales para el comercio libre de España e Indias,* de 12 de octubre de 1778, que extendía el mencionado régimen, en el sur, a Montevideo y Buenos Aires y, en el Pacífico, a Concepción, Valparaíso, Arica, El Callao, Guayaquil, a través del cabo de Hornos. En el área del Caribe se señalaban ya, unidos a los de las islas, los continentales de Campeche, golfo de Santo Tomás (Honduras), Omoa (Guatemala), Chagres, Portobelo, Cartagena, Santa Marta y río Hacha. Quedaba todavía excluido México, por resistencia de los consulados de mercaderes, y Caracas, que no se incluyó hasta el derecho de 28 de febrero de 1789.

En la última época del reinado de Carlos III se abrieron nuevas e importantes rutas, después del final de la guerra con Inglaterra y la paz de 1783. Un caso muy concreto fue el de la ruta de las harinas, que durante la guerra con Inglaterra se había estado despachando por los colonos a través del Mississippi para las Antillas, especialmente a Cuba, donde tanto se necesitaba, sobre todo en momentos de concentración de tropas. Se impuso la obligación de que todo el establecimiento de harinas tenía que hacerse en barcos españoles y procedentes de España. Ello generó un tráfico comercial consistente en la nacionalización de harinas norteamericanas, aplicando la experiencia de Canarias, a donde la llevaron los ingleses en la época anterior, para ser vendida por los tratantes de esclavos, que aplicaban a la compra de los vinos canarios lo obtenido para así ir con ellos a la costa de Guinea a buscar negros, mientras la harina era embarcada en los barcos que pasaban a Cuba o Venezuela. Ahora, sin embargo, los barcos norteamericanos, o los españoles que iban a Boston a buscar arboladuras, empezaron a desembarcar la harina en Santander, donde, considerada ya como nacional, era cargada en los navíos que salían para Cuba o Puerto Rico, donde se vendía con un incremento de precio derivado del viaje de regreso y los correspondientes beneficios comerciales.

El punto de salida de los Estados Unidos no era el río Mississippi,

sino del río Delaware, por embarcarse en Filadelfia. Desde Santander, por lo común, las harinas eran despachadas a La Habana, con lo cual cruzaban el Atlántico dos veces. El bacalao fue otro producto llevado a Cuba que antes se pescaba por las flotillas vascas, pero que ahora se compraba también, casi todo él, en Estados Unidos. Puede advertirse que la nacionalización no era un recurso nuevo, porque ya la Compañía Guipuzcoana despachaba en sus fragatas harina adquirida en Francia que se vendía en Venezuela como española. El tabaco fue otro producto que abrió relaciones económicas de mucho alcance; se mencionan como típicas y clásicas las cargas de tabaco de Virginia, que llegaron a Cádiz, por la necesidad de contar con esa calidad. También cabe hablar de la vía de comercio que abrió la Real Factoría de Tabacos de Puerto Rico, que comenzó a remitir cargas de tabaco de la isla, directamente, a Holanda, al mismo tiempo que cueros, caobas, algodón y algún artículo más. De esta forma se adquirieron en Holanda artículos europeos; no fue un hecho circunstancial, porque se mantuvo el envío de navíos varios años entre 1787 y 1792, habiéndose hecho escala en Santander en algunas oportunidades.

Estas rutas generadas fueron pues, producto de una iniciativa semejante a la del tráfico de Filipinas, por Cédula del 10 de mayo de 1785 para el comercio directo, pues el que se realizaba por el famoso galeón de Manila era un vínculo limitado a Nueva España, desde el siglo XVI. Había preocupación por el comercio con el lejano Oriente, sobre todo desde que los ingleses habían comenzado a hacer las grandes exploraciones por el Pacífico, después de la Guerra de los Siete Años, y por la existencia de antiguos proyectos de creación de Compañías, que se denominarían del Mar del Sur y Filipinas, navegando desde Cádiz a Manila con género de las Reales Fábricas, y de otros para retornar con oro, pedrerías, perlas, porcelana, con lo que se formaría depósito en Cádiz para su venta. De la época de Arriaga hay un antecedente singular con el proyecto de Bernardo Van Dahl, de 1765, el cual, después de alabar la riqueza de Filipinas, ofrecía el montaje de un comercio directo para distribuir lo más fácil de colocar en Cádiz y Levante, también a cargo de la Compañía. Este interés despertado por el comercio con Oriente adquirió tanta consistencia que la Corona trató de tantear las rutas, despachando desde Cádiz dos navíos, uno por el cabo de Hornos, otro por el de Buena Esperanza. En 1767 podría regresar felizmente el primeramente despachado, el *Buen Consejo,* con lucrativos cargamentos de ca-

nela, que se vendieron en Cádiz a menos de la mitad del precio del que lo hacían los ingleses y holandeses, lo que llamó poderosamente la atención y promovió un interés acrecentado para aumentar el despacho de navíos, excepto la interrupción supuesta por la guerra con Inglaterra de 1779 hasta 1783.

El interés del comercio con Oriente hizo que se promocionasen proyectos para el comercio directo con el archipiélago filipino y otras partes de Asia en 1785. La Compañía de Filipinas estaba autorizada a despachar la vía de registro a América, que iba especialmente a Buenos Aires, Valparaíso y El Callao. Estos navíos fueron utilizados por la Corona para enviar azogue al Perú, con el fin de reactivar la minería. Por el artículo 26, se autorizaba a la Compañía a embarcar, en puertos americanos, breas que servían para completar carga, pero con un saldo positivo por las ventas, lo que suponía también sacar plata monedada, con la que se compraría en Oriente, complementando la propia inversión. Cabarrús, en su memoria, hecha con motivo del proyecto de creación de esta Compañía, proponía crear un comercio que relacionara Europa con Asia y América, pero trató de evitar que, por los bajos precios de los artículos orientales, se produjese una invasión de artículos en Europa, con la consiguiente alteración de precios, haciéndose imposible entonces el comercio español.

En el mismo año 1785 se hacían a la vela desde Cádiz tres navíos de la Compañía, de los cuales fueron dos por el cabo de Buena Esperanza, ya que nada impedía seguir esta vía también a la ida, que, por lo tanto, contaba con una doble ruta. Así comenzaron a practicarse las lucrativas navegaciones a Oriente. Dos años después, como era de prever, se concedía a la Compañía permiso para introducir esclavos negros, desde la costa africana, en Buenos Aires y Montevideo, así como podía llevarlos por el cabo de Hornos a Chile y Perú, quedándose en 1789 a eximir de derechos la introducción. Puede destacarse, por último, el privilegio exclusivo que obtuvo la Compañía filipina para conducir, introducir y expender al por mayor en España las muselinas y demás tejidos de algodón de Asia, por lo que en agosto de 1789 reclamó se le mantuviera sin alteración todo ello. La Corona, sin embargo lo mantuvo en suspenso, pues suponía no contar con otros efectos, como los precios, si su oferta en cantidad no cubría las necesidades públicas.

Las expediciones científicas y el mar

En la segunda mitad del siglo XVIII se desarrolló en España, siguiendo la línea de orientación mundial europea, un nuevo interés por conseguir la exploración del Nuevo Mundo para ampliar los conocimientos que se tenían acerca de los gigantescos dominios de la Corona española en América. Francisco de Solano dirige un importante grupo de investigadores en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas que tiene como objetivo fundamental el estudio de estas expediciones, con prometedores e importantísimos resultados. En estos momentos, cabe hacer una referencia para tomar constancia de las casi sesenta expediciones, viajes o comisiones a América y Filipinas que, entre 1735 y 1800, se están produciendo en España, sobre todo en la época del rey Carlos III. De modo que España entró a participar ya plenamente en la segunda mitad del siglo en el campo de la Ilustración, la fe racionalista en el saber y la creencia de que el conocimiento puede generar bienestar y prosperidad.

Durante el reinado de Carlos III no solamente se potenciaron las instituciones científicas, como el Jardín Botánico, sino que se crearon otras muchas instituciones, como el Real Gabinete de Historia Natural, el Colegio de Cirugía de San Carlos, el Observatorio Astronómico de Madrid. Desde estos mismos centros se puso especial interés en promover la organización de viajes y comisiones que tenían un claro y preciso objetivo científico. A pesar de la indiscutible novedad que representa un movimiento expedicionario con fines de investigación científica de la amplitud del que se desarrolla en el siglo XVIII en España, hay que tener en cuenta que casi desde el Descubrimiento del Nuevo Mundo se han venido produciendo esfuerzos dirigidos al estudio de la naturaleza del continente americano. Puede considerarse un claro precedente de las expediciones científicas la misión confiada, en el siglo XVI, a Francisco Hernández, médico de cámara de Felipe II, que le encargó hacer la *Historia de las cosas naturales en Nueva España.* Entre 1571 y 1577 se trasladó a México, estudió los recursos naturales del país, describió su flora y su fauna en treinta y ocho volúmenes manuscritos, reuniendo importantes colecciones de plantas y semillas, y escribiendo igualmente una obra de carácter etnológico.

La Real Expedición Botánica a Nueva España, que el rey Carlos III confió en 1787 al médico aragonés Martín Sessé, enlazó directamente

con la de Francisco Hernández, ya que la idea de Sessé va a ser completar la obra de Hernández. En este sentido, habla de los derechos que aprueban la expedición botánica del XVIII: «ilustrad la obra de éste». También puede tomarse como antecedente de las expediciones del siglo XVIII a Gonzalo Fernández de Oviedo, que escribió su *Historia General de las Indias*, al padre Bernabé Cobo, que estudió la historia natural de América del sur a partir de 1596, y al padre Acosta, en obras que ya han sido oportunamente valoradas en otros lugares. En el siglo XVII, además de las descripciones hechas por los famosos viajeros Pedro Ordóñez de Cevallos, de la relaciones mandadas hacer por los gobernadores y de las que hicieron los misioneros, contamos los estudios de historia natural de Felipe Román en Perú, de Luis González de Sequisa en la mitad mayor de Maluco, de los misioneros jesuitas en el Napo y Curaya y de Pedro Porter de Casanate en el golfo de California.

En realidad puede decirse que la tradición de los viajes científicos no se interrumpió desde el siglo XVI, aunque en el siglo XVIII alcanzaran una fuerza y un desarrollo verdaderamente impresionantes.

El mar fue, evidentemente, el protagonista en todos estos viajes del siglo XVIII. Aunque no todas las expediciones son marítimas, si se tiene en cuenta la misión que les es encomendada, sin embargo, al desarrollarse todas en el continente americano o en Filipinas, tienen siempre que franquear en su primera etapa el océano Atlántico, adquiriendo así primer carácter marítimo. Pero más que el Atlántico es el océano Pacífico el gran mar de las expediciones del siglo XVIII y la conciencia del desconocimiento del gran océano estimuló la curiosidad intelectual ilustrada y las ambiciones económicas y políticas del viejo mundo se centraron en el Pacífico en la segunda mitad del siglo, produciéndose una exploración de este nuevo océano por parte de las distintas potencias europeas, que pretenden asegurar sus posiciones.

En el XVIII sobre todo fue posible este protagonismo por el impulso adquirido por la Marina española, por la Armada, que desempeñó un papel decisivo en la incorporación de España a las grandes tareas de exploración marítimo-científicas. Los viajes fueron impulsados intelectualmente por el espíritu de la Ilustración, pero fueron hechos posibles gracias a los avances de la náutica. En muchos casos organiza las expediciones Secretaría de Marina, y en otros, son marinos científicos los encargados de las observaciones, como en el caso de los tenientes de navío Jorge Juan y Antonio de Ulloa, en la expedición para medición del arco

de meridiano, organizada por la Academia de Ciencias de París, y otros, como Salvador Medina, que la misma Academia envió a la Baja California para observar el tránsito de Venus.

Si se analizan detenidamente las expediciones promovidas por la Corona española en el siglo XVIII, se puede concluir que persigue principalmente dos tipos de objetivos: uno de carácter militar y otro de tipo científico. Pero además de ello, las expediciones se organizan para saciar la inquietud científica, referida sobre todo a dos disciplinas fundamentales: la historia natural, y en ella especialmente la botánica y la astronomía, y la geografía. Los estudios geográficos se centraron especialmente en la astronomía, hidrografía y geoestrategia, mientras que los que tienen como fin primordial el estudio de historia natural se distribuyeron fundamentalmente en botánica y mineralogía, aunque el cultivo de estas disciplinas no excluye que tocasen otros campos. Dentro de la historia natural, la botánica es la disciplina que recibió mayor impulso en la España ilustrada. El núcleo institucional básico desde donde se promueven y organizan las grandes expediciones españolas de la época es el Jardín Botánico de Madrid, que en 1781 pasó al Paseo del Prado, inaugurándose una nueva época para la botánica española. Carlos III protegió el estudio de esta ciencia, de la que esperó resultados útiles para la agricultura nacional, por la posibilidad de incorporar nuevos cultivos y para aprovechar sus facultades farmacológicas.

La lista de las expediciones es verdaderamente impresionante. En América del sur, por el área del Virreinato del Perú, se registran las siguientes:

— Al Ecuador, la expedición astronómica franco-española de 1735 a 1742; isla de Pascua, expedición geo-estratégica de René (1770).

— Perú y Chile, expedición botánica de Ruiz y Pavón (1777-1787).

— En el Virreinato de Nueva Granada: Cumaná, expedición botánica de Peter Loëfling (1754-1756); Orinoco, expedición de límites de José de Iturriaga (1754-1860); Nueva Granada, expedición botánica de Mutis (1783-1810).

— En el Virreinato de la Plata: Paraguay, expedición de límites del marqués de Valdelirios (1752) y expedición de límites de Félix de Azara (1781-1801); Patagonia, comisiones menores de carácter geo-estratégico del padre José Quiroga (1754-1746), Domingo Perler (1767-1768), Piedra (1778-1779) y Viezma (1780-1784); Pando a Tierra de Fuego (1768-1769) y Gil de Lemos a las Malvinas (1768-1769); además, comi-

siones hidrográficas de Antonio de Córdoba al estrecho de Magallanes (1785-1786), José de Moraleda a la costa pacífica de Patagonia (1792-1794); y Blas de Clairac (1789), Juan José de Elizalde (1790-1791) y Juan Gutiérrez de la Concha (1794-1795).

— En el Pacífico: a las Filipinas, expediciones hidrográficas de Juan de Lángara (1765, 1772 y 1774), expedición botánica de Juan de Cuéllar (1785-1798); y a Tahití, expedición geoestratégica de Domingo de Buenechea (1772-1774).

— En el Virreinato de Nueva España: en primer lugar la Baja California, expedición astronómica franco-española de 1768 a 1770; México, expedición botánica de Sessé y Mociño (1787-1797); en la costa noroeste, expedición de Juan Pérez (1774); expedición de Heceta y Bodega y Cuadra (1775); expedición de Arteaga y Bodega y Cuadra (1779); expedición de Martínez y López de Haro (1788-1789); expedición de Francisco de Eliza (1790); expedición de Salvador Fidalgo (1790); expedición de Manuel Quimper (1791); expedición de Jacinto Caamaño (1792); expedición de Bodega y Cuadra (1792); expedición de Eliza y Martínez y Zallas (1793).

— En el Caribe, se registran a Cuba la expedición del conde de Mompox (1796-1802) y otras menores, hidrográficas, como la de Alvar y Mazarredo a Trinidad del Sur (1773-1774), la de Dia a Florida (1783-1786), Barcáistegui a Cuba (1788-1793), Fidalgo a Tierra Firme (1792-1805).

En el Pacífico se registran las grandes expediciones inglesas de la segunda mitad del siglo XVIII, entre las cuales destacan sobre todo los cuatro viajes del capitán James Cook, que delinea completamente la inmensa extensión del Pacífico y su conocimiento completo. A los franceses les corresponden los méritos de los viajes alrededor del mundo de Luis Antonio de Bougainville (1766-1769) y el del conde de La Pérousse, que viajó a California, Hawai y el Pacífico Sur entre 1785 y 1786, enviando numerosos dibujos, comentarios y estudios a Francia. La expedición más importante, sin duda, será la expedición de Malaspina, que citaremos inmediatamente.

Destaca, efectivamente, por su carácter de síntesis de todas las inquietudes del Siglo Ilustrado y por ser el exponente más interesante de la Ilustración científica española de finales del XVIII. El 10 de septiembre de 1788 los oficiales de la Armada española Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra presentaron al bailío Antonio Valdés el proyecto

de un viaje científico y político alrededor del mundo. Malaspina propuso una organización semejante a la de los viajes de Cook y La Pérousse, con una duración aproximada de tres años y medio. Casi inmediatamente, el 14 de octubre siguiente Valdés comunica a Malaspina que el rey acepta su proyecto y le da libertad para elegir los tipos de buques, pertrechos, víveres, oficialidad, tropas, etc. La propuesta incluye la visita a todas las colonias españolas de Ultramar, haciendo levantamiento de las costas de América, las islas Sandwich, Filipinas, Australia, islas de la Sociedad, Nueva Zelanda, Nueva Holanda y el área del cabo de Buena Esperanza. Ofrece realizar un completo informe político de los territorios visitados, describir la situación y altura de las ciudades más importantes, así como el trazado de puertos, e investigar el estado económico de aquellas regiones, aportando estadísticas sobre el comercio y las producciones, así como llevar a cabo estudios etnográficos de los habitantes nativos, sus costumbres y demografía, y hacer colecciones de curiosidades y estudios de la historia natural, flora y fauna.

Para cubrir estos objetivos se construyeron en Cádiz las corbetas *Descubierta* y *Atrevida,* pertrechadas especialmente para empresa tan larga y equipadas con los más modernos instrumentos de navegación, para que puedan llevar a cabo los estudios geográficos e hidrográficos proyectados, entre ellos cronómetros traídos recientemente de Londres y París. La preparación del viaje fue precedida de una exhaustiva investigación en el archivo, para recopilar toda la documentación útil a los expedicionarios, como diarios de viajes anteriores y mapas, consultas formuladas a sabios y personalidades de toda Europa. La tripulación de las corbetas fue cuidadosamente seleccionada, con personal cualificado y escogido por Malaspina, en razón de su conocimiento en los campos que van a ser estudiados: astrónomos, naturalistas, botánicos, cartógrafos, hidrógrafos y dibujantes.

La *Descubierta,* a las órdenes de Malaspina, y la *Atrevida,* a las de Bustamante, salen de Cádiz el 30 de julio de 1789 y llegan a Montevideo el 20 de septiembre, donde permanecen hasta el 14 de noviembre. La siguiente recalada es el 2 de diciembre en Puerto Deseado y tras 10 días allí, visitan Puerto Egmon en las islas Malvinas, entre el 18 y el 24 diciembre, cuando emprenden la larga travesía hacia las islas de Chiloé, donde no arriban hasta el 5 de febrero siguiente. El 19 de ese mismo mes, abandonan Puerto San Carlos, en Chiloé, con dirección hacia Valparaíso. Tras fondear brevemente en Talcahuano, navegan separadas y

alcanzan Valparaíso a mediados de marzo, habiendo reconocido la corbeta *Descubierta* la isla de Juan Fernández. Abandonan Valparaíso el 14 de abril y cuatro días después llegan a Puerto Cogimbo para partir, desde allí, a El Callao el 30 de abril, navegando las corbetas separadas. La *Descubierta* entró en El Callao el 30 de mayo, mientras la *Atrevida* lo hizo una semana después. Hasta el 20 de septiembre no se darán a la vela de nuevo, esta vez hacia los puertos de Guayaquil, donde están del 1 al 8 de octubre, y de Perico, en Panamá, del 30 de noviembre al 15 de diciembre. Nuevamente se separan, navegando hacia Acapulco, donde llegan a reunirse finalmente el 1 de marzo de 1791.

En Acapulco, Malaspina recibe la orden de explorar la costa noroeste en el área de los 60 ° grados norte, para verificar la existencia del paso entre el Atlántico y el Pacífico que Lorenzo Ferrer Maldonado aseguraba haber descubierto en 1588. Salen de Acapulco el 1 de mayo de 1791, llegando a Alaska el 23 de junio; tras divisar tierra en la región del monte Edgekumbe continúan hacia el Puerto Mulgrave, donde fondean cuatro días más tarde y permanecen, haciendo un cuidadoso reconocimiento, hasta el 5 de junio. Montan un observatorio para hacer la determinación de la latitud, miden la altura del monte San Elías, cartografían la costa y empiezan a explorar la bahía, encontrando una entrada en su cabecera en 59 ° 51 ' norte, que les parece ser la entrada del paso de Ferrer Maldonado, pero al comprobar que no es así, la llaman Puerto del Desengaño. Llevan a cabo las observaciones de las costumbres de los indígenas pobladores de la zona y los artistas de la expedición realizan numerosos dibujos de ellos.

Desde Puerto Mulgrave navegan hacia el oeste, pasando junto a la isla de Kayac y la entrada del Príncipe Guillermo, alcanzando hasta los 60 ° norte. Regresan de nuevo a la isla de Kayac, y siguen buscando el estrecho de Ferrer Maldonado hasta el 27, bajando desde allí hacia el sur a lo largo de la costa, para entrar en la bahía de Nootka el 13 de agosto, donde inspeccionan el asentamiento español en la Cala de los Amigos. Reúnen datos astronómicos, levantan cartas de las costas, registran el tiempo meteorológico, hacen dibujos de los nativos y recogen muestras de fauna y flora. Tras confirmar la inexistencia del paso de Ferrer Maldonado, el 28 de agosto zarparon las corbetas en dirección a Monterrey y desde allí, el 11 de septiembre, regresaron a Acapulco a mediados de octubre.

La etapa siguiente fue el viaje a las islas Marianas, entre el 20 de

diciembre de 1791 y el 11 de febrero de 1792, para pasar de allí el 10 de marzo a la isla de Luzón; a Puerto Cavite, Manila, llegan el 26 de ese mismo mes y permanecen hasta el 15 de noviembre. La *Atrevida* viajó a Macao, mientras la *Descubierta* recorría la costa oeste de Luzón. Finalmente, se hicieron a la vela hacia Australia, rindiendo una corta parada en la isla de Mindanao y otra, a fines de febrero, en Nueva Zelanda. El 12 de marzo de 1793, ya en Australia, entran en Puerto Jackson, y de allí se dirigen a la bahía Botánica, donde permanecen casi un mes, desde el 11 de abril hasta el 20 de mayo; emprenden después el viaje de regreso al puerto de El Callao, donde llegan el 23 de julio. Desde allí a Montevideo, el 15 de febrero de 1794, y a Cádiz en el septiembre siguiente.

La importancia de esta empresa radica sobre todo en el rigor con que se llevaron a cabo los trabajos científicos. Las distintas comisiones de hidrografía, astronomía, ciencias naturales, etnología, memorias políticas desarrollaron sus tareas con arreglo a los últimos descubrimientos europeos, a las últimas y más modernas técnicas, a las clasificaciones y modelos más seguros, métodos sistemáticos y científicos. El estudio de la amplia y variada documentación generada por esta expedición permite conocer más a fondo esta gran época de inquietudes científicas e intelectuales, al mismo tiempo que los informes políticos resultan de un interés excepcional; no digamos nada las cartas geográficas, levantadas no ya solamente sobre los accidentes costeros, sino sobre corrientes marítimas y otras características de los mares.

La defensa de América y el mar

Otro aspecto nos queda por tocar en lo que se refiere al significado del mar para América durante el siglo XVIII y muy especialmente durante la época de Carlos III. La Monarquía española se caracterizó durante los siglos XVI al XVIII por su enorme extensión. Las grandes distancias a las que se encontraban los virreinatos y gobernaciones entre sí producían inevitablemente la fragmentación y la regionalización. De todas formas, podemos considerar cuatro unidades geo-estratégicas independientes: el golfo de México y las Antillas, el Virreinato de Buenos Aires en la América meridional, el Virreinato del Perú y la Capitanía General de Chile en el Pacífico, y la Capitanía General de Filipinas en el lejano

Oriente. Dentro de cada una de estas unidades existían lógicamente separaciones y áreas de dispersión.

En todo este gigantesco espacio, la unidad única era el mar, comprendiendo el Atlántico norte, el mar de las Antillas, el Atlántico sur y el enorme Pacífico, en el cual se poseía toda la costa occidental del continente americano, desde el paralelo 60 norte al paralelo 60 sur, y en el otro extremo de este océano, las islas Filipinas, donde en su conjunto se habían formado a lo largo de siglos unas zonas sensibles en tiempo de guerra que, junto a las zonas estratégicas de la Península Ibérica, constituían los lugares de ataque del enemigo y donde se dieron los combates y batallas navales a través de los siglos de la historia española en América. Estas zonas estratégicas de tipo focal del tráfico marítimo fueron principalmente las de Finisterre, San Vicente y el golfo de Cádiz en la Península Ibérica; la entrada en el mar de las Antillas, entre las islas de Tobago, Trinidad y Granada, por las que entraba el tráfico español en aquellos mares; las zonas de Maracaibo, Cartagena de Indias y Portobelo, ya que por este último se efectuaba la comunicación con Panamá y el Pacífico y era donde se realizaba la famosísima feria anual de metales preciosos; Veracruz en el golfo de México, La Habana y las Grandes Antillas, junto con el canal de las Bahamas y de la Florida. No hay que olvidar que en el Atlántico norte, en la zona de las Azores, muy concurrida en los viajes de regreso de América, se concentraba también uno de los focos estratégicos de mayor importancia.

En el Atlántico meridional, debido al gran desarrollo de las costas de Brasil, gobernado por Portugal, existía una zona focal del tráfico importante: la desembocadura del Paraná, guardada por el apostadero de Montevideo. En el Pacífico pueden considerarse todas sus aguas costeras desde Valparaíso o Panamá, en donde se realizaba un intenso tráfico de metales preciosos y de moneda, y que una vez en Panamá se transportaban en reatas de mulas a Portobelo y desde allí a España. También puede considerarse como zona estratégico-focal Acapulco, punto de partida del famosísimo galeón de Manila, que una o dos veces al año unía el Virreinato de Nueva España con Filipinas, convirtiendo a éstas en una verdadera colonia de México, a través del inmenso Pacífico, donde se había formado una zona de tráfico marítimo de gran parte del sudeste asiático, centrado en Manila.

Desde que terminó la Guerra de Sucesión y se firmó el Tratado de Utrecht, se desató entre las potencias marítimas un ansia colonizadora, especialmente entre Francia e Inglaterra, y aunque la Monarquía espa-

ñola, ya constituida y organizada desde hacía dos siglos, tenía previstas las posibilidades de antagonismo, no es nada comparado con los problemas que tan gigantesco desarrollo de la Monarquía imprimía a España. En los puntos de salida y entrada de esos focos estratégicos se crearon una serie de bases navales y apostaderos, donde se organizaban las escuadras y se protegían sus bahías portuarias por medio de fortificaciones. Las bases navales en tiempos de Carlos III fueron las siguientes: en la Península, El Ferrol, Cádiz y Cartagena, también astilleros, y el apostadero principal, Mahón. En las Antillas y golfo de México, bases navales principales, La Habana, también astillero, y Veracruz; apostaderos principales, Cartagena de Indias, Puerto Cabello-Portobelo; apostaderos secundarios, San Juan de Puerto Rico, Cumaná, La Guaira, Urabá, Maracaibo, Santa Marta, San Lorenzo Real de Chagres, Panamá, Omoa, Honduras, Nueva Orleans, Pensacola. En América meridional, apostadero principal, Montevideo; apostadero secundario, Colonia de Sacramento, San Carlos, Malvinas. En la costa de América en el Pacífico, apostadero principal, El Callao, Guayaquil, también astillero; apostadero secundario, San Carlos, las islas Chiloé, Alcahuano, Valparaíso, Panamá, Acapulco y San Blas. En las Filipinas, Manila, Cavite, Zamboanga.

Estas numerosas bases, repartidas prácticamente por el mundo entero, eran muy diferentes en proporciones unas de otras. Las principales estaban defendidas por grandes fortificaciones, como las de España, La Habana y Veracruz; otras, aunque no tan importantes como aquéllas, como Cartagena de Indias, Puerto Cabello y Portobelo, no tenían arsenal ni astillero, pero por su importancia estratégica y económica gozaban de unas espléndidas fortificaciones que han llegado hasta nuestros días, y que en gran parte está reconstruyendo el doctor Juan Manuel Zapatero, que lleva a cabo una importantísima obra de reconstrucción de las fortalezas, primero estudiadas a través de la documentación y después realizadas en los propios países de origen.

El problema del tráfico marítimo implicaba, inevitablemente, una disponibilidad de navíos armados suficientemente para la defensa de ese tráfico y la seguridad del mismo. El despliegue existente era el siguiente: en El Ferrol, treinta y dos navíos, tres fragatas, una lombarda, un bergantín, una urca y dos corbetas; en Cádiz, seis navíos, cinco fragatas, un jabeque, un paquebote y tres urcas; en Cartagena, once navíos, cuatro fragatas, cinco jabeques, un paquebote, tres urcas; en Veracruz, tres navíos y dos urcas; en Lima, dos navíos, tres fragatas y tres urcas; en Puer-

to Rico, un paquebote; en Cumaná, dos urcas; en Buenos Aires, tres fragatas, dos galeotes y tres corbetas; en las Malvinas y en Filipinas, dos fragatas, diez bergantines y cinco ancos. Quedaban en reserva cinco navíos en las bases navales de España.

Esta cobertura general del tráfico marítimo a escala mundial era la segunda vez que la organizaban los españoles. La primera fue realizada por Felipe IV, en la época de la Guerra de los Treinta Años, en el siglo XVII. Fue, en síntesis, la siguiente: Canal de la Mancha, la flota del Almirantazgo de Dunquerque; Lisboa, la flota del Mar Océano; Azores, la flota de Guarda de la Carrera de Indias; Cádiz, la escuadra de Guarda del Estrecho; Cartagena, las escuadras de galeras de España; Génova, las escuadras de galeras de Génova; Sicilia, las escuadras de galeras de Messina; Nápoles, las escuadras de galeras de Nápoles; Veracruz, la escuadra de la flota de Barlovento; Callao, la escuadra del Mar del Sur; Manila, la escuadra de galeras.

La nación española fue la primera en tratar de proteger las comunicaciones marítimas a nivel mundial. Y después, ya en el siglo XIX, lo hicieron los ingleses. En nuestros días, dan esa protección los norteamericanos con sus distintas flotas aeronavales.

VI

LA ÉPOCA CONTEMPORÁNEA: ETAPA DE PREDOMINIO ANGLOSAJÓN E INCOMUNICACIÓN OCEÁNICA DE ESPAÑA

La Armada Real tuvo todavía una participación importante con motivo de la guerra de la independencia de las colonias inglesas de América del Norte, como veremos. Ahora, lo que conviene es dejar constancia de que tanto el fenómeno de la aparición de la nueva nación atlántica, que eran los Estados Unidos de América del Norte, como el enfrentamiento con Inglaterra, que va a llevar a la destrucción prácticamente de la potencialidad naval española en la batalla de Trafalgar, abrieron una nueva etapa en el dominio del Atlántico, y también del Pacífico, que corresponde a lo que debemos denominar evidentemente época anglo-americana.

La etapa de predominio anglo-norteamericano

Los supuestos estratégicos del siglo XVIII tienen la importancia de que están produciendo las posibilidades de una política marítima de tipo agresivo, de fundamento estratégico, y que tienen como objetivo fundamental el mantenimiento de las rutas que, en realidad, van a ser junto con el comercio los contenidos fundamentales sobre los cuales se va a basar el sistema de predominio atlántico característico de los siglos XIX y XX. Aun cuando, después de Trafalgar, Napoleón renunciara definitivamente a la idea de batir a Inglaterra por mar, no quiere ello decir que abandonase el proyecto de reducir a su principal enemigo, sino que, por el contrario, intentó amenazar las arterias vitales británicas con la guerra económica pura y simple, es decir, hasta cierto punto por procedimientos bélicos indirectos. Mientras por el decreto de Berlín, de 21 de no-

viembre de 1806, se prohibió todo comercio de Europa con Inglaterra, medida que se conoce oficialmente con el nombre de *system continental,* o, también, «bloqueo continental», Inglaterra, en represalia, intensificó el bloqueo de los puertos franceses y de las costas dominadas por Francia. Esta colosal guerra económica de dos grandes potencias, que es en realidad una continuación de las guerras mantenidas ininterrumpidamente durante todo el siglo XVIII, sólo podía resultar verdaderamente eficaz manteniéndola hasta vencer o morir, lo cual suponía que el comercio de los países neutrales habría de ser incluido en la medida, y, por consiguiente, perjudicado. La diferencia principal entre la guerra marítima y la terrestre consiste en que aquélla no reconoce la propiedad privada, sino que la considera como objeto de guerra. Por eso el comercio de los neutrales con potencias beligerantes se halla sujeto a una fuerte presión.

En el bloqueo de las costas francesas, difícil de aplicar por la gran extensión de éstas, Inglaterra apeló a los medios más expeditivos incluso contra el tráfico neutral. Aun cuando, según el concepto general, la primera condición para el reconocimiento del estado de bloqueo sea su efectividad, Inglaterra, en su *order in council* de 18 de noviembre de 1807, declaró que todos los puertos enemigos quedaban sujetos a las mismas retenciones, como si estuviesen bloqueados efectivamente de la manera más enérgica y regular. Con ello dejaba entender que el bloqueo era, en parte, solamente teórico. Esta medida de Inglaterra fue la que, más que otra cualquiera, excitó a las otras potencias, especialmente a los Estados Unidos, a la resistencia. Después, Inglaterra en 1807, como medida de previsión, realizó su ataque por sorpresa contra Copenhague y destruyó la flota danesa; no quedó virtualmente más flota mercante que la norteamericana en condiciones de suministrar a Europa los productos tropicales y otros; por eso los ingleses odiaban intensamente esa potencialidad.

La guerra anglo-norteamericana de 1812-1814 tiene, por consiguiente, como causa los derechos de los neutrales y constituye un aleccionador ejemplo de los métodos de guerra ingleses, pero, a la vez, pone de manifiesto los inicios del íntimo enlace entre la política europea y la americana. El duelo anglo-francés surtió inmediatamente efectos transatlánticos. Esto es lo que permite hablar de un conflico anglo-norteamericano, a pesar de su escasa importancia en la historia de la guerra naval.

Muy poco después de 1807 comenzaron los ingleses a poner trabas

a la navegación de los ciudadanos norteamericanos. Empezaron a visitar sus barcos en alta mar, conduciéndolos a puerto británico y declarándolos buena presa, aun cuando no fuesen destinados a Francia. Se llegó incluso a sacar de sus buques a los marineros norteamericanos, forzando a servir en la escuadra británica a los nacidos antes de 1782, bajo el pretexto de que eran ingleses de nacimiento. Como es natural, los Estados Unidos se negaron a someterse a la pretensión inglesa de dirigir todo su tráfico a Inglaterra, donde además se les exigía el pago de elevados derechos. Por eso, los Estados Unidos se decidieron a declarar la guerra en la primavera de 1812. Inglaterra no se hallaba en condiciones de bloquear las extensas costas americanas, ya que sus fuerzas de combate eran necesarias en Europa. Por eso se lanzó a una activa caza contra el comercio marítimo norteamericano, el cual desapareció a su vez del Océano.

Pero también los norteamericanos recurrieron a guerra de corso, siguiendo en esto la tradición de la guerra de independencia durante el siglo XVIII, lo cual perjudicó intensamente el tráfico británico. Los estadounidenses resultaron vencedores, ante el asombro del mundo entero. Hasta 1814, no se aventuró Inglaterra a mandar una expedición contra la costa americana. Un ejército de desembarcó logró ocupar la capital federal, Washington, que fue bárbaramente incendiada, llegándose a creer en Londres que sería posible reconquistar la perdida colonia. Sin embargo, las tropas expedicionarias hubieron de retirarse y en la frontera canadiense sufrieron tales contratiempos, que obligaron a los ingleses a entablar negociaciones. Ambos contendientes comprendieron que, si bien se dañaban recíprocamente, ninguno conseguiría aniquilar al otro. El comercio marítimo americano había desaparecido. Así fue como esta guerra, en la que, por primera vez, un Estado soberano del nuevo mundo intervenía en la política europea, contribuyó a afianzar la hegemonía británica en el Atlántico. Europa estaba agotada por efecto de aquella guerra económica, pero el comercio inglés se hallaba en pleno florecimiento. En la historia de Inglaterra puede observarse una línea lógica, casi ininterrumpida, que comenzando en la batalla contra la Gran Armada pasa por Trafalgar, para terminar en Santa Elena. Inglaterra fue la vencedora de la época napoleónica.

En esencia, la victoria de Inglaterra consistió en arrojar del Atlántico a sus competidores. Esta política tradicional manifestóse también inmediatamente en la actitud de Londres frente a los intentos de emanci-

pación de los reinos españoles de Ultramar, donde los afanes de independencia venían exteriorizándose desde que terminó con éxito la guerra de liberación de los Estados Unidos, como veremos en su momento. El motivo hay que buscarlo, por una parte, en el persistente desconcierto interior reinante en la metrópoli y, por otra, en la incipiente orientación económica de los reinos hacia otros países. El centro de gravedad político no coincidía ya con el económico; así, cuando la Monarquía hispana se derrumbó ante el empuje de las bayonetas francesas, creyeron los criollos que podían ya prescindir de la metrópoli. El odio de los criollos contra los funcionarios europeos estalló por todas partes. De 1810 a 1826 las colonias españolas combatieron por la libertad, al mando de sus grandes caudillos, Simón Bolívar, San Martín, Iturbide. El 12 de septiembre de 1829 fue arriada la bandera española en la última fortaleza en América. No obstante, el hecho de que hasta nuetros días los Estados iberoamericanos hayan conservado el carácter hispánico dice, harto elocuentemente, el profundo influjo social, económico, político, ideológico, intelectual y religioso que España ejerció en aquellas latitudes.

La actitud de los Estados Unidos e Inglaterra al tender una mano protectora a los nuevos y jóvenes Estados iberoamericano, contribuyó desde el principio a la victoria de la revolución. Los Estados Unidos reconocieron, ya en 1822, la independencia de los antiguos territorios españoles en América. Inglaterra, si bien no lo hizo hasta 1825, ya en 1823 procedió a establecer relaciones diplomáticas con ellas, nombrando al efecto cónsules prácticamente en todos los puntos vitales del comercio americano. El poderío naval británico había adoptado una especie de padrinazgo en la fundación de los jóvenes Estados iberoamericanos, porque ello convenía fundamentalmente al gran florecimiento de su comercio.

Simultáneamente se inició el imperialismo norteamericano, el cual habría ejercido muy a gusto su protectorado sobre el continente meridional. Al surgir el peligro de una posible reconquista de los territorios, empresa en que —pensaban— España podría contar con el apoyo de la Santa Alianza, el presidente Monroe dio en el Congreso su famoso mensaje (2 de diciembre de 1823), el cual sentaba la doctrina de que la libre América no podría, en adelante, ser objeto de la colonización europea, a cuyo efecto los Estados Unidos considerarían cualquier ingerencia como un acto hostil. Desde entonces, la «doctrina Monroe» ha sido ob-

jeto de numerosas interpretaciones, pero quedará siempre como un jalón en el proceso histórico del Atlántico, puesto que significa nada menos que el nacimiento de un nuevo mundo de Estados independientes al lado opuesto del Océano.

La misma actitud adoptaron los Estados Unidos ante los intentos de Napoleón III de intervenir en la política mexicana, después de que el desdichado archiduque Maximiliano hubo aceptado el título de emperador de México (1864). El emperador francés había proclamado a la faz del mundo que se proponía afianzar a la raza de Latinoamérica contra los anglosajones, que aspiraban a ejercer la soberanía sobre el nuevo continente. La aventura fracasó no sólo por el hecho de que Napoleón, supeditado a negocios europeos, retirase su ayuda, sino también por la actitud resueltamente opositoria de los Estados Unidos, que no toleraban intromisiones extranjeras en México. Empezó entonces América a mostrar y desarrollar la tendencia a proseguir y subrayar sus propios destinos, con lo cual hubieron de modificarse las relaciones transatlánticas de los pueblos.

Las diferencias producidas en el ulterior desenvolvimiento de Norteamérica y Suramérica son patentes. Mientras que en la América septentrional se iba formando, paulatinamente, una gran potencia que, a fines del XIX, podía equipararse en importancia a las europeas, los Estados de América central y meridional permanecían visiblemente rezagados en su desarrollo. Habían obtenido la independencia demasiado pronto, ya que no habían salido aún de su fase colonial. La consecuencia fue una inexorable y creciente dependencia económica de las potencias ultramarinas, especialmente respecto a la política comercial de Inglaterra y, como consecuencia, una persistente inestabilidad interior, social y política.

El paso de los Estados Unidos a la categoría de gran potencia fue interrumpido bruscamente por la Guerra de Secesión, de 1861-1865, guerra que influyó en este respecto, en el sentido de que el dominio del Atlántico adquirió una importancia decisiva. Los Estados del mediodía norteamericano, Estados del Sur o Estados Confederados, cuya economía se basaba en el trabajo de los esclavos en las plantaciones subtropicales de algodón, se separaron de los del Norte, provocando con ello la ruptura de la reciente Unión. La mayor parte de la flota permaneció fiel al Norte, con lo cual fue posible a éste aplicar un riguroso bloqueo a los Estados meridionales. Sin una industria de guerra propia, estos Estados

necesitaban la importación de armas y municiones de Europa, material que habían de pagar con las exportaciones de los productos de su suelo, especialmente el algodón, y también el azúcar y el tabaco.

Por consiguiente, los sudistas dependían del Atlántico, cuyas rutas habían conseguido mantenerse abiertas. En esto se basó el grandioso plan estratégico de los Estados del Norte. Mediante la aplicación de un bloqueo de las costas del golfo y del Atlántico en una longitud de más de tres mil millas marítimas, se privó totalmente al adversario del comercio exterior, para ahogarle de este modo en su propio continente. Este plan pasó a ser un ejemplo ilustrativo de las modernas guerras económicas. A base de la superioridad de su marina, los Estados norteños consiguieron aislar efectivamente a los del sur de todo contacto con el Atlántico y, en consecuencia, privarle de todo recurso europeo. En aquella guerra combinada terrestre-naval la decisión aportó el bloqueo. Así ha podido decir, con razón, el capitán de la marina norteamericana Mahan: «Nunca el poderío naval desempeñó función más importante que en la Guerra de Secesión.»

Cierto es que los rápidos forzadores del bloqueo de los Estados meridionales, infiltrándose a través de los claros de la línea de asedio, consiguieron los primeros años llegar hasta Europa y regresar con cargamentos de armas y que algunos de sus atrevidos corsarios supieron herir el comercio marítimo del adversario, pero pronto se extinguió la resistencia de los sudistas, cuyos últimos puertos fueron tomados y cerrados por la flota enemiga.

Prescindiendo de las innovaciones aportadas por la técnica, teniendo en cuenta que la de Secesión fue la primera guerra en la que se impuso netamente la técnica, especialmente volcada en las armas, la misma tuvo gran importancia por los efectos transatlánticos que produjo. Los Estados meridionales aportaban al mercado el 70% de la producción mundial de algodón; exportaban unos 3,5 millones de balas, de los cuales 2,5 millones iban a Inglaterra. El algodón constituía los dos tercios de las exportaciones totales de los Estados Unidos; se explica, por consiguiente, que Inglaterra con toda su industria algodonera dependiese de la importación americana y por tanto tuviese depositadas sus simpatías en los Estados del Sur. Más de una vez estuvo a punto de reconocer su independencia. De haberlo efectuado habría tenido la posibilidad, mediante un apoyo activo y enérgico a su protegido, de debilitar o disgregar a su adversario atlántico, cada día más poderoso. Si no se

decidió a una intervención armada fue porque la potencia naval norteamericana había alcanzado ya unas proporciones amenazadoras que la ponían a cubierto de todo ataque transatlántico. Además, la aparición de los primeros acorazados parecía desvalorizar la mayor parte de los barcos de guerra británicos. En un artículo memorable, el *Times* afirmó que Inglaterra no poseía más que dos buques que respondiesen a las nuevas exigencias. Por eso, la asistencia inglesa a los Estados del Sur se limitó a un apoyo secreto y al aprovisionamiento y armamento de los cruceros auxiliares confederados.

Inglaterra sacó de la Guerra de Secesión una gran ventaja, si no política cuando menos económica. Como los Estados del Norte se vieron obligados a poner a disposición de la escuadra casi la totalidad del personal y del material de su marina mercante, el comercio exterior norteamericano y su navegación pasaron a manos de los ingleses. Los Estados Unidos tardaron muchos años en reparar esta pérdida. A ella hay que atribuir el atraso de las construcciones navales modernas norteamericanas que, sin embargo, habían cobrado fama mundial a principios y mediados del siglo XIX por la excelencia de sus veleros rápidos, tipo *clipper*. Por otra parte, los Estados Unidos se hallaban tan absorbidos por la conquista y penetración del salvaje Oeste que, hasta cierto punto, se comprende el abandono de la política naval, puesto que son, esencialmente, un enorme país continental, el peso de cuyo *hinterland* impide la realización de una política de potencia naval.

De manera, pues, que la atención del Estado no se concentró nuevamente en las cuestiones exteriores hasta la última década del pasado siglo, una vez estuvo ocupado en su totalidad el territorio de la Unión. En 1823 Jefferson había sostenido la teoría de que todos los países bañados por el mar Caribe deberían pasar a soberanía norteamericana, considerando que caían de un modo indiscutible dentro de su esfera de intereses. Desde entonces, los estadounidenses han mirado al Mediterráneo americano y al istmo de Panamá como pertenecientes a su esfera propia. El afán de expansión marítima fue alimentado por la hábil labor de ilustración del capitán Mahan y condujo, finalmente, a la construcción de una nueva flota.

Poco iban a tardar en manifestarse las ventajas de esta política. El nuevo imperialismo se volvía hacia Cuba, ya muy ligada hacia Norteamérica económicamente, cuyas sublevaciones contra España eran secretamente apoyadas desde los Estados Unidos. La voladura del acorazado

norteamericano *Maine,* ocurrida en abril de 1898, accidente que se achacó a la explosión de una mina colocada por los españoles, pero que en realidad sucedió espontáneamente, como hoy se sabe, fue la señal de la declaración de una guerra que no duró más que unos meses. La flota española, mandada por Cervera, que no se hallaba preparada, fue destruida en ese año en Santiago de Cuba, pero cuando menos los españoles mostraron al mundo que sabían pelear. Ni uno solo de los buques hispanos arrió su pabellón.

Como ocurre siempre, después de la pérdida de la hegemonía marítima se perdieron también las provincias ultramarinas: Cuba, Puerto Rico y las Filipinas hubieron de ser cedidos a los Estados Unidos. España liquidó sus últimas posesiones americanas.

Con el incremento de la potencia naval de Norteamérica y de sus intereses en los océanos Atlántico y Pacífico, fue pasando a primer plano la cuestión del Canal de Panamá, de gran valor estratégico por ser la línea de unión más corta entre ambos océanos. Pero Inglaterra formulaba todavía pretensiones en aquellas latitudes, basándose en la promesa hecha por los norteamericanos en el Tratado Clayton-Bulwer, de 1850, de que compartirían con ella la garantía de la totalidad del trayecto destinado a unir los dos mares y le reconocerían paridad de derechos en la utilización del Canal. Ya entonces se veía en este nuevo paso una gran ruta marítima internacional, cuya neutralidad era preciso asegurar, colocándola bajo la protección internacional. Posteriormente, Norteamérica se dolió de esta concesión. En el período del aislamiento de Inglaterra (1901), los Estados Unidos consiguieron cambiar el Tratado Clayton-Bulwer por otro más ventajoso para ellos, el de Hay-Paucefot, en el que se reconocía a la Unión norteamericana la intervención exclusiva sobre el proyectado Canal.

Ahogando todo escrúpulo, los Estados Unidos redujeron la resistencia de Colombia, organizando un alzamiento pacífico del pueblo, protegido por unos cuantos barcos de guerra, que tuvo como remate la fundación de la República de Panamá, cuya «independencia» garantizaron los norteamericanos. En febrero de 1904 se acordó por unanimidad la construcción del Canal y conceder a los Estados Unidos, a perpetuidad, el uso, la ocupación y el control de una zona de diez millas de anchura a través de la totalidad del istmo. Cuando en agosto de 1914 el primer barco cruzó el Canal de Panamá, la posición política de los Estados Unidos resultó afianzada de un modo increíble, y la influencia inglesa de aquella zona quedó totalmente eliminada.

Con esto creció el influjo norteamericano en los aspectos financiero y económico sobre los Estados de la América ibérica y en el político sobre el Mediterráneo americano. La política de expansión norteamericana, conocida con el nombre de «Diplomacia del dólar», vivió su período de máximo esplendor, precisamente bajo la presidencia de Theodore Roosevelt. Antes de la guerra de 1914 este presidente había pronunciado ya las palabras históricas, según las cuales «todo verdadero patriota de nuestro país aspira con ansia a que llegue el día en que ninguna potencia europea posea un solo pedazo de tierra americana». A pesar de que la invectiva iba dirigida propiamente contra Inglaterra, no se observó aumento alguno de tensión entre las dos potencias anglosajonas, sino más bien al contrario. Las disparidades subsistentes del siglo pasado se convirtieron en arraigado acercamiento, basado principalmente en los lazos de raza y de cultura, comunes a ambos pueblos.

Por su parte, la estrecha trama económica que se extendía sobre el Atlántico cooperaba, asimismo, a crear la coincidencia de criterios. Para Inglaterra, el siglo XIX señaló indudablemente el apogeo de su supremacía marítima. Desde Trafalgar, la marina británica no había tenido necesidad de librar ninguna gran batalla, lo que prueba la superioridad de la potencia naval del Reino Unido, el cual había ido eliminando, uno a uno, del Atlántico todos sus adversarios de categoría. La rivalidad anglo-francesa, resurgida a mediados del siglo y que afectó principalmente a la política colonial, terminó con la definitiva retirada de Francia en Fashada, en 1898. Francia se contentó con un papel de potencia marítima de segunda clase y dejó campo libre a la política colonial británica, abandonando la orientación iniciada en 1830 con la ocupación de Argelia. A partir de aquel momento, Inglaterra hubo de inquietarse menos del lado de Francia, cuando ésta se veía inmovilizada por el Reich alemán, cada día más fuerte. En 1904, mediante la *entente* cordial anglo-francesa, se puso fin momentáneamente a una rivalidad que se había prolongado por espacio de cuatrocientos años. En este nuevo viraje, la flota inglesa quedó descargada de una misión importante.

El centro especial de la potencia marítima británica se encontraba en las aguas europeas y el Atlántico oriental. La ruta de los vapores destinados a los puertos ingleses y a los del continente europeo confluía, procediendo del oeste, en el triángulo cuyos vértices son Gran Bretaña, Gibraltar y las Azores. Este espacio marítimo representaba exactamente la cerviz de la posición británica como potencia naval. Desde que Inglate-

rra, a mediados del siglo XIX, se lanzó al libre comercio y dejó caer su agricultura, pasó a depender absolutamente del mar como ruta de transporte para todo cuanto afectaba a su alimentación y aprovisionamiento. Por eso, siguiendo una línea de conducta lógica, puso todo su esfuerzo en constituirse en la primera gran potencia oceánica de la tierra. No teniendo que preocuparse de fronteras territoriales en Europa, pudo dedicar todas sus energías a aquel fin y, aprovechándose de la libertad de acción que le brindaba su posición geográfica, conquistó el dominio del Océano.

Fue la época del abandono, por parte de Inglaterra, de la política europea, y de la aparición del llamado «espléndido aislamiento», que convirtió en propio ese mundo cuyo centro fue el Atlántico. Allí reinaba la *pax britannica,* garantizada por sus flotas de guerra. En la corriente que se inició hacia el liberalismo, todos los pueblos estimaron deseable e inevitable la participación en aquel comercio mundial, intervenido por Inglaterra. El grave error de la economía nacional de aquel período consistió, solamente, en olvidar que todo Estado que aceptaba la dependencia económica del comercio universal aceptaba, al propio tiempo, la dependencia de la política del imperialismo marítimo del Reino Unido, ya que, si bien en época de paz toda nación podía participar en el comercio ultramarino y no sentía su estado de vasallaje, al estallar la guerra la escuadra británica procedía a bloquear a todas las potencias enemigas o neutrales, las cuales sufrían de ello tanto o más cuanto mayor era su participación en el tráfico mundial.

Inglaterra, sin embargo, dejó rienda libre al comercio, sin intentar convertirlo en monopolio, al contrario de lo que había ocurrido con España, una vez logrado un avance industrial considerable sobre las otras naciones. De este modo, en lugar de enemigos se creó amigos en todas partes. Los comerciantes, cuyas mercancías recorrían los océanos, sabían perfectamente que estaban bajo la protección inglesa. Por eso, en todos los países existía un partido anglófilo. Era la época de la división internacional del trabajo, en la que cada país se especializaba en unas pocas producciones, sujetándose con ello, cada vez más, a un régimen regular de importaciones y exportaciones.

Particularmente, los Estados suramericanos se transformaron en productores de materias primas especializadas y su economía nacional tuvo entonces por base la exportación de determinadas materias primas o productos agrarios. Alrededor del Atlántico se grupó un complejo sistema

de Estado productores de determinadas materias primas, o de especializaciones industriales, cuyo juego era determinado y dirigido desde Londres. Los hilos de las empresas financieras y económicas coincidían en la capital británica, donde radicaba al propio tiempo la fuerza militar encargada de garantizar los privilegios de Inglaterra en aquella comunidad atlántica.

Para el Reino Unido, el Atlántico no perdió ni un ápice de su importancia al abrirse el Canal de Suez, el cual permitía que la ruta de la India pasase por el Mediterráneo. Esta ruta no ofrecía peligro, porque la flanqueaban Estados de escasa potencia marítima. Pero entonces ocurrió un acontecimiento que inquietó profundamente a la política inglesa: después de la unificación realizada por Bismarck, el imperio alemán entró en una fase de gran prosperidad política y económica. Todas las fuentes de energía, tanto humanas como materiales, que hasta entonces habían permanecido inexplotadas, se pusieron a trabajar para imprimir un rápido impulso nacional. A un ritmo extraordinario, la industria alemana se elevó al nivel de la primera del mundo y el Reich se incorporó a la economía universal. Sin embargo, al hacerlo Alemania pasó a depender en alto grado, en lo relativo a su alimentación y aprovisionamiento de materias primas, de las importaciones ultramarinas, lo cual supuso para ella un grave problema, ya que, por una parte, su posición geográfica hacía de ella un país no mediterráneo, mientras que, por otra, la gran densidad de su población la colocaba demasiado bajo la dependencia del comercio mundial para pensar en prescindir de él.

El impulso iniciado para participar en el tráfico y el comercio universal no podía ya ser contenido. Era un proceso natural y lógico el hecho de que Alemania, futura gran potencia, mirase afanosamente hacia el Océano del oeste, al cual no podía llegar más que prescindiendo de Inglaterra o entrando en competencia con ella. Pero era también patente que el comercio marítimo alemán, más importante cada día, iba a necesitar a la larga de una protección naval, ya que su falta significaría indefectiblemente una traba y un dogal insoportable para toda la política alemana. Finalmente, bajo la dirección de Von Tirpitz, se lanzó el Reich a organizarse en potencia marítima, labor tanto más ardua cuanto desde casi la época de la gran Hansa Alemania había desaparecido completamente como país naval. Lo que en aquellos años realizó Von Tirpitz puede sólo equipararse a los éxitos de algunos grandes políticos de las potencias occidentales europeas. La política germana de la flota de guerra

se basaba en el principio fundamental del concepto de los riesgos, es decir, que la escuadra alemana debía ser lo bastante fuerte para que cualquier ataque dirigido contra ella, incluso procediendo de la primera potencia marítima, representase un riesgo para el agresor. En esencia era, pues, una idea definitiva que consideraba la flota como un medio coercitivo, capaz de evitar cualquier acometida de otras potencias navales contra el comercio marítimo germánico.

La creciente prosperidad económica del Reich era motivo de constante preocupación para Inglaterra, la cual no quería tolerar la preponderancia alemana en Europa ni, desde luego, en el comercio mundial. Se puso entonces en práctica la política tradicional británica, consistente en aislar a la potencia europea más fuerte y aplastarla con el auxilio de Estados aliados. La atención germano-inglesa fue la principal característica de fin y principio de siglo. Ya en 1889 la ley de defensa naval había dispuesto el refuerzo del material de la flota inglesa, es decir, que esta medida se tomó con anterioridad a la promulgación de las leyes alemanas sobre la marina de guerra.

Simultáneamente se inició la resistencia británica contra la política colonial germánica, que desde 1884 actuaba en África. Con la ocupación del Camerún, Togo y África sur-occidental alemana, el Reich entró por primera vez en posesión de costas atlánticas, si bien no podía utilizarlas por razones geográficas perfectamente comprensibles. La posición de Inglaterra se agudizó extraordinariamente cuando Alemania extendió el brazo hacia Marruecos. Temíase en Londres no sólo una presión contra Gibraltar, sino la posibilidad de que los puertos marroquíes del Atlántico pasaran a manos del Reich y fuesen convertidos por él en bases navales. Inglaterra y Francia, apoyándose mutuamente, se propusieron arrojar a Alemania del Atlántico. De este modo, apareció en la política internacional la crisis de Marruecos.

Cuando en 1912 la escuadra británica cambió su centro de gravedad, trasladándose del Mediterráneo al mar del Norte, se vio claramente que se podía producir un viraje en la política del mundo entero. Inglaterra había establecido su frente en el mar del Norte y su posición de combate frente a Alemania. El Atlántico cubría la espalda del Reino Unido, pues desde que Francia había abandonado sus pretensiones de potencia marítima y Norteamérica se había incorporado al frente anglosajón, el Océano había dejado de ser un objeto de pugna. Además, no disponiendo la flota norteamericana de bases en las costas europeas, habría

sido poco menos que imposible llevar allí la guerra naval. Desde que la navegación a vapor sustituyó a los veleros, el Atlántico, por lo que respecta a la estrategia, fue más aislador que antes, puesto que el radio de acción de un vapor es limitado, mientras que el de un velero puede considerarse ilimitado, ligando en conjunto la pugna germano-británica en un conflicto atlántico fatal. Partiendo del hecho de que Alemania reclamaba su parte en las riquezas del globo, Inglaterra se las discutía; incluso el propio Bismarck había confesado que no conocía medio alguno de mejorar las relaciones anglo-alemanas, puesto que el único eficaz, consistente en poner enérgico freno a la industria alemana, resultaba impracticable. De este modo fue aumentando cada vez más la tensión. Como Inglaterra se negó a concertar un acuerdo con el Reich, a base de establecer en toda clase de circunstancias la libre utilización del mar, no le quedó ya a Alemania otro recurso que proceder a crearse una fuerza naval propia.

El Atlántico sólo podía ser alcanzado prescindiendo de Inglaterra y esto complicaba siempre, extraordinariamente, las mutuas relaciones. Entre las dos potencias no cabía término medio: o acuerdo o conflicto. Cualquier actitud ambigua no podía significar sino un compás de espera, y esto era lo trágico en las relaciones de ambos países.

Estratégicamente, la situación de la costa alemana en el ángulo más interno del mar del Norte era muy desfavorable, lo que se puso de manifiesto cuando estalló la guerra de 1914. Todos los barcos alemanes que se encontraban al este del Canal de la Mancha quedaron aislados de su país, sin posibilidad de regresar a él. Inglaterra contaba con la inapreciable ventaja de poder cerrar sin esfuerzo los dos únicos accesos al Mar del Norte, es decir, el Canal y la línea Orcadas-Noruega. Con ello, logró desde el primer día de la configuración su objetivo de estrategia naval más importante: aislar Alemania del tráfico mundial. Por su parte, la flota alemana de alta mar no podía ya en aquellas condiciones garantizar el comercio exterior germánico. Todos los buques alemanes que se encontraban en el Atlántico estaban perdidos para su país, y debían buscar refugio en puertos neutrales. El Atlántico era un dominio exclusivo de Inglaterra.

La navegación británica por las rutas de máxima importancia económica del Atlántico septentrional y meridional, quedaba asegurada, mientras la alemana desaparecía de los mares. Ni siquiera podían regresar a la patria los barcos de guerra germanos que se hallaban en el extranjero; en cambio, gracias a la pericia y valentía de sus mandos, con-

siguieron dificultar y perjudicar el comercio enemigo en las aguas del Atlántico y de otros mares, e incluso interrumpirlo por un tiempo. La escuadra de cruceros del conde Spee, que desde Asia oriental había emprendido el regreso a Alemania por el Pacífico y destruido una escuadra inglesa frente a Coronel, en la costa de Chile, el 1 de noviembre de 1914, se encontró, después de haber doblado el cabo de Hornos, cuando se disponía a llevar la guerra al Atlántico, con circunstancias totalmente distintas. El 8 de diciembre del mismo año, navegando frente a las islas Malvinas, les salió al paso una formación británica al mando del almirante Sturdee, reforzada por dos cruceros modernos de batalla que la flota había enviado al Atlántico meridional. Tras un combate heroico, la escuadra alemana, flameando al viento la bandera, se hundió en las aguas heladas del Océano. No fue casual que la batalla se desarrollara frente a las islas Malvinas, ya que ahí comenzaba la jurisdicción británica, base de la superioridad de Inglaterra.

La posición estratégica de Alemania, pues, aconsejaba la puesta en práctica de un enérgico plan de guerra naval-ofensiva, puesto que debía luchar por la supremacía marítima, la cual estaba en poder de Inglaterra. La misión de la flota de alta mar debía consistir en derribar la puerta del Atlántico, que Inglaterra mantenía cerrada. Pero, imbuida por la falsa concepción de que era necesario guardar la escuadra en las mejores condiciones posibles, con vistas a las negociaciones de paz, la dirección política del Reich la mantuvo apartada de la acción. Las órdenes alemanas sobre operaciones navales en el mar del Norte revelan un decidido espíritu defensivo, con lo cual se repite el error que cometieron en el curso de la historia del Atlántico españoles y franceses. En circunstancias críticas, la lucha por la supremacía marítima debía tener forzosamente carácter ofensivo, pues para Alemania el bloqueo asfixiante había de ser fatal a la larga.

Ya el genial William Pitt formuló, inequívocamente, las leyes que habrían de regir la guerra naval:

> En el mar, la guerra defensiva es la derrota segura. Una escuadra puede verse forzada a la defensa, pero nunca debe partir del principio de la actitud defensiva, puesto que esta actitud es un estado momentáneo que se contradice con la verdadera naturaleza del mar.

Ésta era la norma que debía haber inspirado la conducta de Alemania, y si Inglaterra no la siguió en la guerra mundial, renunciando a

su tradicional sistema de guerra ofensiva, se debió a que podía hacerlo impunemente, porque desde el primer momento, gracias a las circunstancias geográficas, tenía asegurada su soberanía y su potencialidad atlántica.

Esta situación varió para Inglaterra en 1917, cuando Alemania declaró, desgraciadamente demasiado tarde, la guerra submarina sin limitaciones. Con ello el Reich se decidió a pasar a la ofensiva, hiriendo al Reino Unido en su punto más vulnerable: las rutas marítimas del Atlántico. Por la manera como fue conducida, la guerra submarina vino a ser una guerra comercial, dirigida contra las principales fuentes de energía del adversario, y los grandes éxitos obtenidos por los submarinos germánicos demostraron enseguida lo acertado de la nueva táctica. El enorme tráfico marítimo que confluía en las aguas que rodean a Inglaterra, y cuya misión era suministrar a las islas y a sus aliados alimentos, materias primas y carburantes, fue atacado eficazmente y desorganizado. La totalidad de los espacios marítimos lindantes con el Reino Unido y después, en 1918, los que rodean las Azores fueron declaradas zonas bloqueadas. Entonces el Atlántico volvió a convertirse en centro de operaciones y teatro de la guerra. Por espacio de varios meses, Gran Bretaña perdió la hegemonía política, la cual pasó a los submarinos alemanes. La cifra de hundimientos de buques se elevó a proporciones aterradoras, alcanzando el grado máximo en abril de 1917. El jefe de la marina británica, almirante Jellicoe, pronunció entonces palabras muy pesimistas para afirmar que Inglaterra estaba al cabo de sus fuerzas. En sus memorias Lloyd George consigna que de cada cien barcos que salían de Inglaterra con destino a Ultramar, veinticinco no regresaban. Fue en aquellos momentos cuando el imperio británico llegó al borde del abismo.

En el punto culminante de la crisis encontró, sin embargo, un medio para contrarrestrar el peligro de la campaña submarina. Fue la implantación del sistema de convoyes, el cual al principio suscitó fuertes recelos, no siendo llevado a la práctica sino con parsimonia y lentamente, cuando se dispuso de un número suficiente de unidades ligeras de combate. Este sistema había desempeñado ya un importante papel en el Atlántico en tiempos de la flota de veleros. Dentro de las zonas de peligro, cruceros y destructores escoltaban hasta cuarenta vapores dispuestos en varias filas paralelas. Los grande convoyes atlánticos salían, principalmente, de Hampton Roads, Nueva York, Halifax y Sidney (Canadá). De estos puertos eran despedidos valiosos cargamentos de mate-

ria prima y material de guerra a las Islas Británicas y, después de la entrada de los Estados Unidos en el conflicto, a las tropas norteamericanas destinadas en Francia. Los buques que partían de Suramérica se reunían en Río de Janeiro y los transportes africanos lo hacían en Dakar, siendo organizados en convoyes en ambos puertos y uniéndoseles en Gibraltar los procedentes del Mediterráneo. Para llevar a la práctica este sistema de convoyes fue necesaria una tremenda organización. Tengamos en cuenta que en el transcurso de las actividades fueron expedidos 521 convoyes con destino al oeste, 596 con destino al este y que en ellos tomaron parte más de 70.000 barcos. Las pérdidas navales siguieron siendo considerables.

La casi ilimitada soberanía del imperio británico sobre los océanos arrastró tras de sí, como de costumbre, a los neutrales. La eliminación total de los imperios centrales del tráfico mundial, por efecto del bloqueo británico, perjudicó también al comercio neutral. La fuerte presión de Inglaterra se notó especialmente en los Estados atlánticos dependientes, política y económicamente. Así, por ejemplo, el gobierno de Portugal, totalmente supeditado a Inglaterra, hubo de embargar a instancias de ésta los barcos alemanes fondeados en el Tajo y entregárselos (febrero de 1916), medida que trajo consigo su entrada en la guerra. En cambio, España permaneció neutral y como Holanda y Escandinavia pudo quedar al margen del conflicto pese a la fuerte presión de la *entente,* manifestada principalmente en la negativa a suministrar carbón y productos alimenticios a aquellas naciones.

Numerosas Repúblicas iberoamericanas, financieramente dependientes de los Estados Unidos, e influidas por el servicio de propaganda inglés, entraron en la guerra al lado de la *entente.* En 1917 lo hicieron Brasil, Uruguay, Bolivia, Perú, Ecuador, Cuba y Panamá; en 1918, Guatemala, Nicaragua, Costa Rica, Honduras y Haití. En cambio, se negaron a intervenir Argentina, Chile y México. En África se sumó a los aliados la República negra de Liberia en 1917.

Sin embargo, todas las protestas de los neutrales, grandes o pequeñas, no pudieron evitar que Inglaterra, valiéndose de su superioridad naval, usase de ella sin escrúpulos de ninguna clase. En esta primera guerra naval moderna que sostuvo el joven imperio alemán conoció por primera vez el peligro y los efectos mortales que acarrea un bloqueo de hambre, que consume las energías de la nación y somete a los no combatientes a penalidades tan duras como las que sufren las tropas del fren-

te. Inglaterra, gracias a su situación estratégica favorable, pudo interceptar todo el tráfico marítimo mundial que, procedente del oeste, cruzaba el Atlántico en dirección a Europa y conducirlo a sus puertos.

No podemos olvidar que la mayor parte de las aportaciones, y las más importantes, destinadas a las potencias occidentales, procedían de las dos Américas, circunstancia que pone de manifiesto el valor definitivo del Atlántico como ruta de tráfico marítimo. América fue convirtiéndose cada día más en la fuente material de productos que permitían a los aliados continuar la guerra, y éste fue también el motivo que indujo finalmente a los Estados Unidos a una intervención directa al lado de la *entente,* puesto que si bien en los primeros años de la conflagración surgieron diversos conflictos entre la Unión norteamericana e Inglaterra, a causa de los perjuicios producidos a la primera al cerrar el comercio con la Europa central, los intereses financieros fueron imponiéndose poco a poco en apoyo de la causa aliada.

Hoy se sabe, por los resultados de investigaciones del Comité Nye, que fueron simplemente los intereses capitalistas de los influyentes banqueros de Wall Street los que decidieron la adhesión de los Estados Unidos a la *entente.* Por primera vez en la historia, tropas americanas cruzaron el Atlántico para luchar, en suelo de Europa, por la posición de los anglosajones en el mundo, como decían, por la «seguridad de la democracia». No hay para qué repetir aquí cómo Norteamérica dejó de cumplir sus promesas relativas a la paz y defraudó a las potencias centrales. Basta con apreciar el modo con que el presidente Wilson, aconsejado por su íntimo, el coronel House, se introdujo en la cuestión, para lo cual le faltaba capacidad, y fracasó en ella. A la retirada de Wilson y el consiguiente abandono de la política norteamericana de Versalles, siguió el derrumbamiento del presidente y de toda su política de la Sociedad de Naciones. Los Estados Unidos abandonaron Alemania a la venganza de sus vencedores del occidente europeo y el final de aquella épica lucha fue la total eliminación de la influencia germánica del Atlántico y, por ende, de la política universal.

Políticamente considerado, el Atlántico fue desde la guerra de 1914 un mar interior anglosajón, sobre el cual ejercieron hasta cierto punto un condominio Inglaterra y los Estados Unidos. La supremacía británica se concentra principalmente en las regiones del este y del sur, mientras que los Estados Unidos reclaman para sí la zona occidental y el Mediterráneo americano. Pese a los varios incidentes ocurridos entre las dos

potencias anglosajonas, principalmente originados por la cuestión de las flotas y las deudas de guerra, no menos que por su rivalidad respecto a los mercados suramericanos, han evitado un conflicto e incluso iniciado una estrecha inteligencia. El convenio que se firmó en Washington en 1922 relativo a las flotas representó un gran triunfo para Norteamérica, al asegurarse la paridad de derechos con Inglaterra, con la imposición de su fórmula *second to none.* La cifra representativa de la fuerza de las escuadras fue establecida desde Washington para Inglaterra, Estados Unidos y Japón en la proporción 5 5 3; dicho de otra manera, la Unión norteamericana alcanzaba la paridad naval con Inglaterra cuando ésta, antes de la guerra, no se había creído en situación de admitir con Alemania una proporción de 16 a 10. Ciertamente, en realidad y a pesar del tratado, la flota británica siguió siendo algo superior a la norteamericana, y lo que pesa más aún es que la potencia marítima británica, gracias a su situación geográfica frente a las costas de Europa, puede intervenir y dominar el comercio atlántico, circunstancia que no se da del lado de América, cuya situación apartada nunca le permitirá ejercer una influencia semejante a la que, hasta hoy, ha venido ejerciendo Inglaterra.

Pese a todo, los hilos de máxima importancia siguen confluyendo en Europa. Después de la decadencia europea, harto comprensible tras la extenuación producida por la guerra, se inicia un nuevo impulso en el continente europeo, aunque viejo, eternamente renovado y joven, y todas las disensiones de familia acaecidas en Europa no han sido suficientes para neutralizar las ingentes energías que viven latentes en este suelo de alta civilización, abierto por los surcos de tantas luchas y de tantos elementos creadores.

El Atlántico, puente de tráfico y factor de incomunicación

Los oceános no mantienen permanentemente una característica unitiva o de separación. Prescindiendo de circunstancias puramente geográficas, quien desempeña el papel decisivo es realmente el hombre, pero los océanos son el elemento a través del cual se hace posible la comunicación y también la incomunicación. Cuando un pueblo no recorre el mar, o cuando por motivos políticos se dificulta su navegación, el mar es para él un elemento de aislamiento. Pero para aquel que lo domina encierra nuevas ventajas; en un medio de aproximación se convierte en

puente de tráfico. Para todas las potencias europeas de expansión, cuyas posesiones se producen en Ultramar y que además son verdaderas potencias navales en el sentido militar, el mar es un lazo de unión, el puente trazado entre la metrópoli y las provincias ultramarinas. Pero también un paso estrecho puede obrar como poderoso agente aislador, como vemos por ejemplo en el canal de la Mancha, en el estrecho de Gibraltar, en los estrechos, que promovieron la política inglesa de dominio de los estrechos en el siglo XVIII, o como puede ocurrir como consecuencia de grandes acontecimientos históricos.

Mientras permaneció inexplorado, el Atlántico constituyó una frontera infranqueable más allá de la cual se extendía el mundo ignorado y misterioso. Solamente después de que los españoles hubieron puesto el pie en el nuevo continente y los portugueses contornearon África, empezó el Atlántico poco a poco a entrar en la historia de la humanidad, como hemos tenido ocasión de ver y apreciar. En general, la apertura de los grandes océanos al tráfico se realizó lentamente. El valor del comercio en el Báltico y en el Mediterráneo siguió todavía mucho tiempo superando al del Atlántico y al del Pacífico, para producirse el cambio total y enorme de la economía mundial a las aguas atlánticas, cambio cuya consecuencia puede verse hoy en el hecho de que el Atlántico es prácticamente el centro del mundo. Como principio fundamental debe dejarse establecido que solamente el que contó con poder naval suficiente pudo mantener incólumes sus comunicaciones transatlánticas.

Hacia 1500 era muy reducida la cifra anual de barcos que cruzaban el Atlántico. Se comprende que la travesía resultase incómoda y peligrosa para la técnica de aquellos tiempos. Los españoles solían expedir sus buques de las Indias Occidentales hasta el istmo de Panamá, a través del cual se traficaba incluso con el Perú. Los portugueses se dirigían al Brasil y, doblando el cabo de Buena Esperanza, a la India, con la cual realizaban un creciente intercambio de mercancías. El punto de salida del comercio español con América era Sevilla y después Cádiz, mientras el portugués, destinado a la India, era Lisboa. Los portugueses, hábiles comerciantes, practicaban un comercio exterior extraordinariamente lucrativo con las tierras circundantes del océano Índico, gracias a lo cual no tardó Lisboa en convertirse en la más rica de las ciudades portuarias de la Europa occidental. En cambio, los españoles se limitaron a extraer metales preciosos de sus colonias, que no tenían un interés comercial que habría sido necesario para lanzarse a un tráfico mundial de grandes consecuencias.

En el centralismo español muy pronto se manifestaron graves prevenciones contra el comercio, por lo que nunca alcanzó Cádiz la importancia de Lisboa. Además, en España la profesión de comerciante gozaba de poca estima, desde el punto de vista político y social, para que pudiese desarrollarse debidamente. El primer comercio de importancia con los territorios americanos fue el de los esclavos, que era principalmente realizado por franceses, ingleses y holandeses. El cierre hermético de los territorios americanos para el extranjero, mediante el monopolio comercial, fue también un elemento que impidió el desarrollo económico. Una tercera explicación de ese aislamiento fue el aumento del contrabando, particularmente en el siglo XVII, en que los ingleses lo practicaban con intensidad desde Jamaica, los portugueses en el Plata y el Amazonas, los holandeses desde Guayana. En este siglo, el comercio español con América fue decreciendo lentamente, reemplazado por el extranjero; hasta el siglo XVIII no se procedió a introducir una reforma necesaria en las relaciones entre España y los territorios americanos, con objeto especialmente de recuperar el comercio.

En 1764 comenzaron a salir de La Coruña paquebotes, en servicio regular, con rumbo al Río de la Plata y al golfo de México, pero el paso decisivo no se dio hasta 1778, fecha en que, aparte de Cádiz, se concedió autorización a Barcelona, Valencia, Alicante, Málaga, La Coruña y Santander para efectuar transacciones mercantiles con América, autorización que, más tarde, se extendió a todos los grandes puertos. Esta reforma obtuvo un éxito grandioso que ha sido prácticamente estudiada, magistralmente, en *Cádiz y el Atlántico*, por parte del investigador y profesor sevillano Antonio García-Baquero González.

En el año 1780 entraron en el puerto de La Habana unos ciento cincuenta barcos españoles. En aquel período el comercio con las Antillas exportaba azúcar y tabaco, y con América Central, proveedora de metales preciosos, fue todavía el más copioso del Atlántico, paralelamente al efectuado con la India, más importante cada día. Todavía en 1800, Francia consideraba de tanto valor las Antillas que las defendió enérgicamente, al propio tiempo que vendía a los Estados Unidos su posesión continental de la Luisiana. Cuba, particularmente, con sus plantaciones de azúcar había tomado un gran impulso, como lo prueba la cifra de 230.000 esclavos negros que, en 1800, había en ella. Calculamos que antes de la sublevación de los negros de Haití, residían en todas las Antillas 1.300.000 negros esclavos. Para aquella época, pues, aquellas regio-

nes eran el centro de una poderosa fuerza económica. Hasta el siglo XIX no se desviaron el comercio y la navegación más hacia el norte, a los puertos del continente norteamericano.

Una corriente inagotable de emigrantes europeos desembocaban en el Atlántico impelidos por el afán de conocer el Nuevo Mundo. Millones de europeos han cruzado el Atlántico en busca de una nueva patria. El Atlántico ha llevado sobre sus olas la más grandes de las transmigraciones que registra la historia de la humanidad. La emigración a las colonias fue poco nutrida, a causa de que, por su carácter de tierra de plantaciones propiamente dichas, no ofrecían condiciones para sostener una población densa. En cambio, desde el siglo XVII el movimiento hacia Norteamérica alcanzó proporciones cada vez mayores, impulsado unas veces por persecuciones religiosas, otras por opresiones políticas; cuantiosos grupos ingleses, escoceses, irlandeses, alemanes, franceses y escandinavos abandonaban su patria para intentar comenzar una existencia nueva en América.

Posteriormente, los motivos de la emigración fueron de índole económica. Su origen radicó en la superpoblación de Europa, que a la sazón se iniciaba. Por distintas que fuesen las naciones a las que pertenecían los emigrados, a todos les unía una gran idea: la de erigir un nuevo futuro en un país libre y virgen. La corriente principal de los emigrantes venidos del noroeste y este de Europa afluyó a Norteamérica, comprendiendo en ella al Canadá. No cabe duda de que precisamente en el siglo XIX fue la idea de la libertad de los Estados Unidos la que atrajo a millones y millones de hombres, deseosos de huir de la estrechez de Europa. Todos aquellos a quienes el Viejo Mundo impulsó hacia el oeste, a través del Atlántico, iban en busca de grandes horizontes, de lo inconmensurable, de lo que no tenía fin. La tierra de las posibilidades ilimitadas atraía como un imán a los hombres, ilusionados por la posibilidad de una mejora material de su suerte.

Parecía como si toda la humanidad civilizada se hallase bajo el poder de una sugestión colectiva, en forma de una emigración hacia el oeste. Este movimiento no dejó de tener consecuencias en la navegación por el Atlántico septentrional. En el transcurso del siglo XIX la ruta marítima del Atlántico norte se desarrolló hasta convertirse en la más importante del tráfico marítimo mundial.

El tonelaje de los buques aumentó paulatinamente para poder transportar más pasajeros y mayor carga. La masa emigrante pasó a consti-

tuir también un tipo de cargamento no ya solamente por la cantidad, sino por la escasez de contemplaciones que se tenía con ellos. Espoleado por los progresos del barco de vapor, el velero vivió a mediados del siglo XIX su máximo apogeo. Firmemente resueltos a rivalizar con los vapores que iban apareciendo, los armadores norteamericanos construyeron sus famosos veleros rápidos, tipo *clipper,* que en la época de los tanteos de los vapores aventajaban a éstos cuando el viento les era favorable. El nombre del famoso constructor Donald McCay ha quedado estrechamente ligado a aquella época de lenta desaparición de los astilleros de barcos de madera. En 1816 se fundó la primera compañía privada de paquebotes, que fue la primera en organizar un servicio periódico entre Nueva York y Liverpool y en 1822, una línea al Canadá, teniendo como puerto Halifax.

Poco a poco la navegación a vapor fue convirtiéndose en el elemento principal del tráfico marítimo. El primer vapor, el *Savannah,* cruzó el Atlántico en 1819 permaneciendo dieciocho días bajo presión, pero hasta 1840 no quedó establecido un servicio regular entre Inglaterra y América, efectuado por vapores correos de la Cunard-Line. A partir de aquel momento, la ruta se convirtió en el trayecto preferido de todas las naciones marítimas, las cuales hicieron cuestión de amor propio poner a su disposición los vapores más rápidos y grandes. Por espacio de varios lustros, Inglaterra marchó a la cabeza en el océano occidental, hasta que a fines de siglo entró en liza el joven imperio alemán, con sus nuevos buques, dispuesto a tomar parte en el campeonato de la cinta azul. En la época de anteguerra, tanto unos como otros poseían barcos ganadores de marcas.

Los continentes se aproximaban cada vez más y la nueva técnica reflejó la disminución de distancias, al dar al océano el irónico sobrenombre de «Gran Estanque». La aproximación de las economías europea y americana avanzó otro paso cuando, en 1866, quedaron tendidos los primeros cables submarinos entre Irlanda y Terranova. Las coincidencias características de la economía universal se patentizaron a medida que se producían alternancias de prosperidad y crisis de producción o de venta en las respectivas orillas del Atlántico. Las primeras repercusiones se manifestaron en el período del bloqueo continental (1806-1814). Las especulaciones desorbitadas en empréstitos y valores extranjeros produjeron nuevas crisis, como las de 1825, 1836-1839, y muy especialmente la de 1857, de la que se resintieron todos los grandes centros comerciales del

mundo. La crisis algodonera, ocurrida durante la guerra civil de los Estados Unidos, repercutió igualmente en 1866 al otro lado del Atlántico, produciendo graves consecuencias para Europa. El círculo de grandes potencias industriales, alineadas en torno del Atlántico y estrechamente interdependientes para sus economías, experimentó todavía otra serie de altibajos sucesivos. De todas estas crisis la más reciente fue el desastre financiero de Nueva York, el «crack» de 1929, que originó una crisis mundial y produjo el derrumbamiento de la coyuntura de los años de la postguerra.

Fue aquél un momento importantísimo en la historia de la economía atlántica, más que en cualquier otra fecha, descansando sobre fundamentos del alto capitalismo y liberalismo. Precisamente, éste es el momento en que hace crisis la formulación del capitalismo atlántico, que se ha producido desde el siglo XV hasta el siglo XVIII, en un largo proceso histórico que ha sido magistralmene estudiado por Fernand Braudel en su importantísimo libro *Civilización material, economía y capitalismo* (1979).

La inmensidad del océano inspirador de ambiciosas ideas, impulsor del afán de empresas y de la audacia de los comerciantes hizo posible el más colosal y complicado de todos los sistemas económicos que ha conocido el mundo hasta la fecha y que, al decir de Braudel, representa el invento más importante del hombre durante toda su historia: el capitalismo. Su fuerza radicaba en la iniciativa privada, en las favorables condiciones geográficas y en el elevado nivel de la técnica. Sin embargo, tiene, como premisas esenciales, la libertad económica, el respeto absoluto a la propiedad privada y la equidad en cada participante. Estos principios fueron conculcados, durante la guerra, por las propias potencias atlánticas, atentas sólo a pulverizar a un importuno competidor, y en el Tratado de Versalles se vinieron abajo los principios que constituían la base de la economía atlántica.

La locura de las reparaciones y el apoderarse de la propiedad privada alemana destruyeron la economía universal en una proporción que, ciertamente, no llegaron a prever los vencedores de Versalles. Inglaterra, agotada por la guerra, hubo de contemplar cómo el centro de gravedad económico y financiero atravesaba el Atlántico para situarse en los Estados Unidos, y con esta remoción de valores de la economía mundial, Londres perdió todavía más en su categoría de centro comercial, ya que cuanto más se vean forzadas las naciones a pasar a sistemas de inter-

cambio de mercancías, tanto menos acudirán a la mediación de Londres, como es natural, por la escasez de reservas del patrón oro. Los negocios de bolsa y las operaciones a plazo del antiguo estilo están en boga, precisamente, en las plazas portuarias del Atlántico, y han de dejar paso a otros métodos. Cuando el oro emigre hacia Norteamérica, para desaparecer de las cámaras subterráneas de los bancos europeos, tanto más se verán forzadas las naciones jóvenes europeas a aceptar métodos de comercio diferentes, puesto que mientras los grandes Estados de Europa llevan en sí energía suficiente para ensanchar el nivel de vida, no querrán renunciar al comercio transatlántico.

La importancia, pues, del Atlántico como ruta marítima se deduce de su posición entre los dos continentes de población más densa y mayor desarrollo económico. Por eso, en el Atlántico septentrional se efectúa el tráfico marítimo más activo de todos los océanos. Tráfico determinado también por el cuantioso intercambio económico que se realiza entre Norteamérica y las mayores naciones industriales de Europa, a las que hay que añadir los países productores de materias primas de América central, meridional y de África. Pero si además tenemos en cuenta el tráfico que, procedente de Europa septentrional, se dirige a la India y al Extremo Oriente por el Mediterráneo y que debe transitar por el Atlántico oriental hasta el estrecho de Gibraltar, no puede sorprender que el 77 por 100 del tráfico mundial se efectúe por el Atlántico.

El comercio de mercaderías que tiene lugar entre el este y el oeste es, desde luego, facilitado por la abundancia de puertos con que cuenta la costa altántica. De los treinta y un puertos de primera categoría existentes actualmente en la tierra, entre los cuales el movimiento de mercancías alcanza cifras astronómicas, la casi totalidad, el 90 por 100, se encuentran situados en las costas del Atlántico, y otros muchos, con menos registros de toneladas, de mercancías, de movimiento de mercancías, se encuentran en esta misma cota. Los mayores puertos del mundo —Nueva York, Londres, Rotterdam y Hamburgo— son puertos atlánticos. El intenso desarrollo económico de Europa y de los Estados Unidos trajo consigo el aumento correspondiente de las flotas mercantes y el centro de gravedad se halla, a su vez, en el referido océano. Puede afirmarse que las seis séptimas partes de la flota mercante mundial se abanderan en puertos del Atlántico.

Frecuentemente, al Atlántico no se le atribuye la importancia que tiene, y ello se debe bien al desconocimiento de las condiciones del tráfico

universal, bien a una valorización mal entendida del Pacífico, mar que desempeñó un papel desproporcionado en la literatura de la postguerra. Nunca el océano Índico ni el Pacífico llegarán a alcanzar la importancia del Atlántico. El Pacífico volvió a alcanzar una cresta de importancia en torno al año 1848, con motivo del descubrimiento del oro en California, Nueva Zelanda y Australia. Después de esto se va a producir, ya en el siglo XX, un incremento de las comunicaciones con América desde los puertos asiáticos, pero nunca se puede comparar con la importancia, el volumen, o la densidad de las rutas del Atlántico.

Hemos citado anteriormente el importantísimo libro del eminente historiador francés, recientemente fallecido, Fernand Braudel. Vamos a insistir en la importancia que tiene la historia del Atlántico en los acontecimientos históricos que se generan en el siglo XVIII. En efecto, este libro puede considerarse como la más importante historia económica del Atlántico. El análisis de una economía-mundo que tiene como riberas fundamentales las costas americanas y europeas va a generar un movimiento de enorme importancia. Tuvo su manifestación en considerables efectos políticos y sociales y está representado por el gigantesco movimiento de las revoluciones, una de las manifestaciones más importantes que se dan en cadena, como una consecuencia del crecimiento del capitalismo que, desde el siglo XV hasta el XVIII, va a alcanzar esta manifestación precisamente en lo que ha sido denominado por Fernand Braudel, con gran acierto, como «incremento de la respiración histórica en el Atlántico». Efectivamente, al culminar el siglo XVIII se van a producir una serie de revoluciones en cadena que son las siguientes:

- Revolución norteamericana de independencia, 1774-1783.
- Revolución ginebrina, 1766 y 1781.
- Revolución de los Países Bajos, 1783-1787.
- Revolución belga, 1787-1790.
- Revolución francesa, a partir de 1787.
- Revolución de la América española, 1808 a 1824.

De manera, pues, que entre 1770 y 1815 la mitad del mundo se encuentra inmersa en situaciones revolucionarias y, en todo caso, en un gigantesco proceso de transformación y cambio que afectó a todas las estructuras políticas y sociales. En plena fase ascensional de la coyuntura, tal como ha sido estudiada por el eminente economista ruso N. D. Kondratieff, y como un indicador genuino del cambio que se está produ-

ciendo en esta época, las revoluciones marcan e imponen una considerable tensión política que hubo de afectar en algunos casos, muy profundamente, la vida de los Estados, condicionando en gran medida y con extensa profundidad las decisiones adoptadas en el campo del gobierno. Las causas de tal manifestación revolucionaria ha sido analizadas muy profusa y detenidamente. Interesa, sin embargo, dejar aquí constancia de su existencia, condicionante en los niveles políticos y, sobre todo, de que todas ellas se están efectuando fundamentalmente en torno al gran océano alrededor del cual se está gestando el mundo contemporáneo, el Atlántico.

Vamos a fijarnos, fundamentalmente, en las dos revoluciones más directamente vinculadas a los destinos oceánicos. La revolución de independencia de los Estados Unidos, que fue posible fundamentalmente gracias a la participación atlántica de las grandes potencias de europeas en favor de los colonos insurgentes, y la revolución de independencia hispanoamericana, múltiple y muy diversa y enormemente compleja, en la que los resultados favorables para la independencia se van a producir, precisa y cabalmente, por la incomunicación atlántica. Dos ejemplos, uno de comunicación efectiva, de aproximación efectiva, y el otro de incomunicación y consiguiente antagonización entre las distintas costas de los dos continentes europeo y americano.

Conviene, en primer lugar, considerar cuál fue la maniobra estratégica naval en el siglo XVIII para poder comprender, en el caso de la independencia de los Estados Unidos positivamente, en el caso de la independencia de Hispanoamérica, negativamente, por qué las operaciones que se sucedieron ininterrumpidamente están marcando, por una parte, la censura, y por otra parte, la apertura de posibilidades. La maniobra estratégica, como se sabe, consiste en la creación de una situación favorable, por medio de movimientos concertados, en el espacio y en el tiempo, dependiendo los movimientos de las contingencias de vientos y corrientes, lo que las convertía en muchas ocasiones en interminables concentraciones, objeto de maniobra. Además, debe tenerse en cuenta que lo prolongado de las generaciones producía, en los barcos, situaciones insostenibles, causando en multitud de ocasiones fracasos de maniobras bien concebidas. En compensación de la lentitud de los recorridos, una vez conseguida la concentración buscada, el tiempo de la situación favorable de la maniobra solía ser bastante prolongado, de semanas e incluso hasta de meses, cosa que no ocurre en nuestra época,

donde la situación favorable de la maniobra puede ser, incluso, hasta de minutos.

Por eso, en la época en que van a tener lugar las dos grandes independencias americanas, la cobertura estratégica se producía por medio de bloques cerrados, de manera que se pudiesen fijar las fuerzas contrarias enemigas, lo cual podía servir de diversión para la concentración, que siempre, como vimos, era el objetivo principal de la maniobra.

Al estallar la insurrección norteamericana, Francia y España comprendieron que se les presentaba una ocasión única para destruir el poderío inglés en el mar y beneficiarse fundamentalmente de sus propias posibilidades comerciales. Los motivos que llevaron a la entrada en la guerra en favor de los colonos norteamericanos a España, desde la iniciativa política del conde de Floridablanca, han sido decisivamente estudiados por María Pilar Ruigómez de Hernández en su importante libre *El Gobierno español del Despotismo ilustrado ante la Independencia de los Estados Unidos. Una nueva estructura de la política internacional, 1773-1783* (Madrid, 1978). No vamos, pues, a insistir en estas cuestiones, que están directamente relacionadas, sin duda de ningún género, con el problema del dominio del Atlántico y de las rutas atlánticas comerciales, en las que naturalmente el Gobierno español tenía la obligación de esforzarse al máximo para defender las rutas de comunicación. De manera que no se trata, como se ha dicho muy ligeramente, de una simple revancha contra Inglaterra ni tampoco de «recuperar el comercio», sino de asegurar la línea fundamental española de comunicación con el mundo americano, el cual estaba integrado en su inmensa mayoría a la Monarquía española.

El problema radicó, fundamentalmente, en el campo internacional, donde España desde el siglo XVIII no ha tenido una política que se pueda considerar particularmente inteligente. En realidad, el movimiento de independencia norteamericano, como el hispanoamericano, se encuentra condicionado, entre otra razones, por la situación internacional. En la época de Carlos III resulta de una importancia manifiesta y hubo de producir una poderosa condición de cambio en la estructura de las políticas exteriores europeas. Y esto tuvo su manifestación en la independencia de las colonias inglesas de América del Norte, en la medida en que produjo una considerable reestructuración de la política internacional. En primer lugar, y con referencia al conflicto mismo de la independencia norteamericana, debe tenerse en cuenta que en él coinciden cuando me-

nos tres funciones básicas: una, de carácter interno, localizado e ideológico, que se refiere al mismo proyecto de independencia, que presenta una serie de fases ideológicas que se promueven durante la etapa que ha sido denominada, con acierto, renacimiento cultural norteamericano del siglo XVIII; una segunda función, de índole competitiva, vincula el conflicto con la pugna económica anglo-francesa por el dominio de los mercados coloniales y presenta tres importantes cuestiones: la competencia sobre el núcleo de las pesquerías de bacalao de Terranova, el comercio triangular atlántico y los intercambios de los productos tropicales de plantación en el Caribe. Esta triple competitividad formalizó el agresivo horizonte ideológico anti-europeísta que caracteriza el proceso revolucionario y constitucional norteamericano.

La tercera función se puso de manifiesto sobre los mismos acontecimientos históricos de la independencia, caracterizada por ser un proceso corto, intenso, profundo y cerrado, que puede dividirse en tres fases de distinto significado: una primera, defensiva, frente a la agresión del Parlamento inglés, apoyado el rey Jorge III en los King's Friends, extendida entre 1764 y 1774 y caracterizada por la discusión del principio de *impuesto sin representación;* frente a la coacción y presión británica, una serie de acciones coloniales van marcando los tonos de su defensa. La promulgación de la Quebec Act, que reconocía las peculiaridades de las comunidades francesas establecidas en la Canadá, produjo una segunda fase de aceleración e intensificación de la rebeldía que se expresa en los tres Congresos continentales de 1774, 1775 y 1776. En ella aparece ya un gobierno revolucionario. En la tercera se aprueba ya la Declaración de Independencia. La última manifestación del proceso es ya, propiamente, militar; se caracteriza por su intensidad hasta 1781, año en que la decisiva batalla de Yorktown puso fin prácticamente a la contienda.

Inmediatamente después de la Declaración de Independencia, el Congreso de Filadelfia dedicó su mayor actividad a la elaboración de una política exterior basada en algunas ideas y principios expresados en el *Plan of Treaties,* obra del abogado John Adams, fuertemente condicionada por los supuestos de la fracción radical del Congreso y de otros que, como Richard H. Lee, propusieron añadir a las ideas básicas de independencia y confederación una tercera, consistente en establecer alianzas con otras naciones extranjeras, especialmente Francia y España. La prioridad, in duda, se centraba en Francia, pues se entendía que estan-

do ambas regidas por miembros de la dinastía borbónica y ligadas por el Pacto de Familia, satisfacer a Francia suponía conseguir idéntico objetivo con España. Se entiende en como principio fundamental de la alianza política con Francia y España las ventajas del comercio:

> Norteamérica ahora les ofrece a Francia y España su amistad y comercio... Los intereses de las tres naciones son los mismos. La oportunidad de cimentarlos y de asegurar las ventajas todas de ese comercio que un día será inmenso, se les presenta ahora. Si no aprovechan esta oportunidad, quizá nunca más vuelva a presentarse.

Según dice la propuesta de Richard H. Lee de 7 de junio de 1776, en el *Journal of the Continental Congress* (1774-1789), *apud* John F. Fitz Patrick (Washington, 1933, 34 volúmenes, volumen V, p. 425).

Quede perfectamente claro que el comercio es, en criterio de los Estados Unidos, de los hombres norteamericanos, la solución de todo, la ambiciosa aspiración de todos. Existe la argumentación de una premisa errónea, la que se refiere a la identificación de los intereses de las tres naciones. Adams, en su *Plan of Treaties,* afirma:

> No ligaduras políticas o compromisos de esta clase. No ligaduras militares. Sólo relaciones comerciales, o sea, llevar a cabo un tratado que permita a sus barcos en nuestros puertos, a los nuestros en sus puertos, que permita también ese tratado que se nos suministre armas, cañones y pólvora.

Parece evidente que, a su vez, tales ideas encuentran su base en las que había expresado en su día Thomas Paine en su *Common Sense,* cuyo fondo es simultáneamente anti-británico, anti-europeo y anti-monárquico.

Suponer que los intereses españoles eran semejantes a los franceses, y no a los británicos, implica una considerable falta de perspectiva y una evidente disminución de la óptica diferenciadora por parte de los que elaboraban la política exterior norteamericana. Tanto por la larga rivalidad comercial, mantenida durante el siglo XVIII, como por la identidad de sus respectivos sistemas operativos, resulta muy clara la importancia que representaba para Francia la parcial o total pérdida de fuerza comercial de Inglaterra en América del Norte. En cambio, para España, cuyo mercado comercial se encontraba por entonces en plena reforma,

la cuestión no tenía la misma importancia. La oferta a España de amistad y comercio no era suficiente; por el contrario, establecer amistad y cooperación con quienes ante la opinión europea eran unos rebeldes, por parte de una nación que poseía extensos territorios americanos, de muy difícil control y cuya madurez social e ideológica era un hecho, resultaba cuando menos incongruente y absolutamente falto de perspectiva política.

El propio Floridablanca se vio obligado a aclarar este importante matiz al plenipotenciario John Jay, el cual lo transmitió del siguiente modo en su despacho al Congreso: «El conde, aquí, interrumpió a Mr. Jay diciéndole que los intereses de Francia y España respecto a América eran tan distintos que requerían tratados distintos también». En lo que se refiere al principio de *no envelopment,* la sorpresa consistió en que España aplicaba precisamente este mismo principio al conflicto norteamericano y no deseaba establecer una alianza con el Congreso en las condiciones que éste le ofrecía, eliminando la posibilidad de acogerse al artículo reservado relativo a la cuestión, sin nada entre Francia y los colonos norteamericanos. El problema clave para España en la negociación abierta con los Estados Unidos era de índole geo-estratégico-americana y atlántica. Trataba de conseguir seguridad para aquellos territorios, tanto en el presente como en el futuro, y todo ello concretado en una inevitable diplomacia de frontera. Para planificar esta ideología política, Floridablanca había realizado una importante operación diplomática que consistió en segregar la decisión política española de la francesa, con el propósito de dejar muy claramente establecida la variable de intereses de ambas naciones en el mundo americano y, precisamente, en la línea del río Mississippi y el valle del mismo nombre. Para España resultaba muy claro que independencia era, en realidad, la primera piedra de una línea a la que pronto habrían de añadirse «soberanía», «territorios», «seguridad»; es decir, lo que habría de producir una interferencia, y acaso choque, con la órbita americana de España.

La mentalidad expansionista del radicalismo norteamericano constituye, pues, un factor de primera magnitud en la filosofía política predominante en la mayoría de los miembros del Congreso continental. Y esta actitud produjo reacciones diferentes respecto a Francia y España. En relación con la primera, contundente en la cuestión relativa a las tendencias expansionistas hacia el Canadá, respecto a España debía tener en cuenta no sólo la seguridad de la región estratégica, sino también la exis-

tencia de un factor psicológico profundo, que consiste en la proximidad de territorios en los que existían destacadas minorías intelectuales, para las cuales la independencia norteamericana podía constituir un modelo insurreccional.

Dentro del cuadro estratégico configurado por España en el Caribe, destaca con valor propio el valle del Mississippi y el eje de salida al golfo de México, que era Nueva Orleans. Por su parte, los colonos constituidos en Congreso instrumentan una política exterior perfilada en objetivos expansionistas, de los cuales destaca el relativo a la Western Land Question, que afecta de un modo directo a España e indirectamente, en la medida de sus antiguos intereses sobre la Luisiana, a Francia. Las dos casas borbónicas disponen de un conociimento bastante aproximado de las intenciones de los colonos norteamericanos acerca de sus reivindicaciones territoriales, por el tratado-alianza que éstos firmaron con Francia, el 6 de febrero de 1778, en cuyo artículo 5.º se establece una reserva de alta indeterminación.

> Si los Estados Unidos considerasen necesario reducir el poder británico que queda en la parte norteña de América o de las islas Bermudas, esas tierras o islas, en caso de tener éxito, formarán parte de la Confederación o dependerán de los dichos Estados Unidos.

Por su parte, Francia renuncia a

> cualquier parte del continente que, con anterioridad al Tratado de París de 1763 o en virtud de dicho tratado, se reconocía como propiedad de la Corona de Gran Bretaña o de los Estados Unidos, llamados en aquel entonces Colonias Británicas o que en el presente están o han estado últimamente bajo el poder del rey o de la Corona de Gran Bretaña.

Pero no se aprecia la adopción de ningún compromiso respecto a las anteriores posesiones francesas que en aquel presente se encontraban bajo soberanía española. Puede pensarse que siendo España aliada de Francia, no tenía que figurar en dicho tratado. Pero hay que tener en cuenta, primero, que el tratado fue redactado por la diplomacia francesa y que tuvo un alto significado por los colonos, pues en el momento de su firma estaban muy necesitados de apoyo y con muy pocas posibilidades de exigencia. En segundo lugar, en el momento de la firma del tratado de Francia con los colonos, España no tenía todavía decidida su

postura respecto al conflicto. El punto de vista francés radica en equilibrar lo que Vergennes considera «gigantescas demandas de España y los Estados Unidos», pues explica que Francia no podía desear de ninguna manera que la nueva República aumentase excesivamente en el continente americano, lo que explica perfectamente sus intenciones: procurar que la Luisiana, con Nueva Orleans, continúe bajo dominio español, o bien hasta que Francia procurase recuperarla, o bien hasta que se dispusiesen firmes garantías de que la alianza española quedaba firmemente establecida o el proyecto de alianza triple alcanzase efectividad.

Por ello, el reconocimiento que Francia hiciese a conquistas o reivindicaciones territoriales de los colonos tenía que estar supeditado a determinadas condiciones. Cuando los plenipotenciarios norteamericanos iniciaron en París sus gestiones, se encuentra pendiente la exacta determinación de la posición española, cuyos puntos de vista serán estudiados en la posición española. La *Western Land Question,* que es a su vez una consecuencia de la instrumentación de la política exterior norteamericana promovida por el radicalismo de los miembros del Congreso en plena fase agresiva de la independencia, constituyó uno de los más acusados condicionantes de las relaciones internacionales, frente a las cuales resulta de mayor interés el análisis de aptitudes de adaptación o de rechazo por parte de la política exterior española.

La clave de la victoria de los colonos ingleses de América del Norte contra la metrópoli estuvo en el Caribe, en el mar de las Antillas. Y hay una doble posición: por una parte, la militar, derivada naturalmente de la acción de Bernardo de Gálvez con sus conquistas fundamentales en La Florida, especialmente el enclave estratégico de Pensacola y la integración de Nueva Orleans; y en segundo lugar, por una cuestión naval, que estuvo fundamentalmente centrada en la decisión de enviar a las Antillas un convoy muy numeroso, con doce mil hombres y grandes pertrechos, con el fin de no tener que abandonar la iniciativa en aquellos territorios y continuar en las operaciones con una actitud ofensiva. En 1780 se decidió nombrar como jefe de dicha expedición al almirante Solano, por dos razones: la primera, por haber estado de gobernador de Venezuela y Santo Domingo, habiéndose distinguido en la organización de fuerzas navales que limpiaron aquellas aguas de corsarios y contrabandistas, demostrando conocer perfectamente aquel teatro de operaciones; la segunda, por la energía y los conocimientos tácticos de marinero que había mostrado tener en la expedición al canal de la Mancha,

como jefe de unas divisiones; parece ser que fue Córdoba el que le recomendó para aquel difícil cargo.

De manera que el 22 de febrero de 1780 se le confió una escuadra de doce navíos, con la misión de llevar en salvamento a La Habana un gran convoy con los refuerzos citados. El almirante inglés Rodney, al enterarse de la salida de Solano con refuerzos, decidió esperarle, vigilándole en las entradas del Canal Viejo de Bahamas; pero Solano, adivinando las intenciones de éste, no se dirigió directamente a La Habana, sino a la Martinica, donde se encontraba el almirante francés Vincent con su escuadra, concentrándose ambas armadas y reuniendo treinta y un navíos. Llegó a la Martinica el 25 de junio y el 5 de julio salieron las dos escuadras y el convoy llegó a La Habana, dejándole allí y saliendo después Vincent con otro importante convoy, con dirección a Cádiz. Rodney no consideró prudente medirse con las dos armadas unidas; las preocupaciones del inglés crecieron al enterarse de estos movimientos, pues, por un lado, pensaba que los españoles habían traído estas tropas para atacar Jamaica; por otro lado, podía suponerse que Vincent había dejado La Habana, para dirigirse a Estados Unidos, con objeto de concentrarse con la escuadra del almirante francés Ternai, que con un gran convoy había sido avistado en las Bermudas por Collingwood.

Ante este dilema decidió dividir sus fuerzas, marchando él con la mitad a Rhode Island y dejando a la otra mitad para vigilar a Solano. Pero al llegar a Rhode Island se encontró con que Ternai había conseguido desembarcar al general Rochanbeau con sus tropas, de forma que no había conseguido nada en ninguno de los dos teatros. Animado con la llegada de refuerzos, Gálvez tomó la ofensiva, consiguiendo, en el mes de enero, tomar Mobila. Su próximo objetivo sería Pensacola, pero le era imprescindible realizar la operación por medio de un desembarco, pues el camino desde Mobila era largo y penoso y las tribus indias, unas a favor de España y otras en contra, y sin definir concretamente nunca su postura, lo hacían inviable.

El bloqueo de las comunicaciones entre Inglaterra y Norteamérica tuvouna serie de afortunados movimientos, especialmente del almirante español Córdoba, quien se apoderó de un convoy inglés con destino a las Antillas inglesas cerca de la Azores, dejando a Rodney sin ese indispensable auxilio y sin la posibilidad de realizar ninguna acción ofensiva sobre tierra en el teatro antillano. Este hecho tuvo grandes repercusiones, porque Solano y Gálvez se vieron favorecidos por la penuria de sus

enemigos; Solano consiguió dominar el golfo de México y Gálvez atacar Pensacola. Para ello, el 16 de octubre se hicieron a la mar los catorce navíos de Solano, el cual iba en el *San Juan Nepomuceno,* acompañado de un convoy formado por cincuenta y un transportes, con cuatro mil soldados de infantería. Pero ya en la mar, comenzó a soplar un viento del sudeste, preludio de un huracán de gran violencia, que comenzó a dispersar el convoy.

Las instrucciones dadas a los capitanes de los buques mercantes eran que, en el caso de una dispersión, caso muy frecuente en estas latitudes, el primer punto de reunión sería a setenta leguas al noroeste de La Habana, cerca de las islas Tortugas. Si este punto hubiese sido sobrepasado, el segundo punto sería a unas diez leguas al sur de Mobila, para desde allí continuar hacia Pensacola. La realidad fue que el devastador huracán duró cinco días, dejando los barcos esparcidos por todo el golfo de México. Una vez pasado el desastre, Solano, con su escuadra de navíos, llegó al segundo punto y encontró solamente unos cuantos buques; esperó allí dos semanas, pero los barcos transporte no llegaron, encontrándose con poca fuerza, insuficiente para atacar Pensacola. Y suponiendo lo peor sobre la suerte del resto del convoy, se dirigió a La Habana, a donde llegó el 16 de noviembre, encontrándose con la sorpresa de que estaban allí todos los restantes transportes, sin faltar ninguno. Expedientó a los capitanes que no habían seguido sus instrucciones, pero la verdad es que el huracán había impedido cualquier posibilidad de cumplirlas. Solano no era de los que aceptaban disculpas y exigió el cumplimiento de sus órdenes con el máximo rigor.

Solano y Gálvez, desde La Habana, planearon otra nueva expedición, pero a menor escala, enviando a Pensacola nada más que 1.800 hombres en un convoy de treinta y un transportes y dos fragatas, pero después se añadió el barco *San Ramón*, mandado por el capitán de navío Calvo Irizábal, como comandante del conjunto. El 28 de febrero de 1781, Calvo Irizábal y el general Gálvez salieron a la mar, ordenando antes al coronel Ezpeleta que, desde Mobila, se dirigiese a Pensacola, cambiando el lugar de desembarco, haciéndolo en Santa Rosa en lugar de Barrancas Coloradas, como así se efectuó sin encontrar resistencia. Una de las grandes dificultades que encontró Gálvez para recibir refuerzos era la enorme distancia que suponía, prácticamente, la anchura de todo un continente de aquel teatro de operaciones, lo que obligaba a tener dispersas las tropas y alejados unos puestos de otros. Estos refuerzos te-

nían que proceder de Nueva Orleans y de Natchitoches Mobila, como lugares más importantes, además de otros puntos en donde España contaba con poblados y fuertes, como los navales Arkansas, San Esteban, San Fernando de Barracas, Baton Rouge, San Miguel, Sombrero, San Carlos y otros.

El día 21 de abril llegó Solano con catorce navíos y un gran refuerzo, cambiando por completo la difícil situacíń en que se encontraban los asaltantes. Los españoles contaron entonces con ocho mil hombres, además de mil quinientos marineros de Solano que, voluntariamente, se alistaron para luchar en tierra. Los planes de Solano consistían en dejar allí la tropa que llevaba y regresar a La Habana; sin embargo, estos planes se modificaron al interceptar dos despachos de Campbell, jefe militar de aquel distrito, al comandante inglés de Barrancas, anunciándole la llegada de Rodney con sus hombres. Solano convino con Gálvez quedarse allí protegiendo la bahía hasta conseguir la victoria.

La conquista de Pensacola, pese al éxito alcanzado, pues supuso arrojar a los ingleses de las dos Floridas y unir en un todo desde México el frente meridional de Norteamérica, constituyó un serio fracaso inglés en el teatro de operaciones del golfo de México. La guerra, desde un punto de vista global, siguió su curso indeciso, hasta que la batalla de Yorktown decidió fundamentalmente la contienda en favor de los colonos. Pero esto fue posible porque la acción de España había desbaratado la realización del plan estratégico inglés, que consistía en la división en dos partes del teatro de operaciones, para actuar con toda su fuerza primero sobre una y, una vez terminado con ésta, sobre la segunda. En definitiva, la victoria de los colonos ingleses de América del Norte fue posible gracias al dominio ejercido por España sobre el mar, que permitió primero la campaña del almirante Solano y después la campaña de apoyo, llevada a cabo en tierra, por el general Gálvez.

El otro ejemplo, de carácter negativo, producido a nuestro entender como consecuencia de la incomunicación, es el de la revolución hispanoamericana, fenómeno enormemente complejo, mucho más complejo y proteico que el fenómeno de la revolución de independencia norteamericana, y que se manifiesta de un modo distinto en las dos grandes áreas de referencia océanica: la América tradicional, orientada hacia el Pacífico, en la zona montañosa occidental del continente de base demográfica indígena y de tipificación hispánica, nucleada por los dos grandes y tradicionales Virreinatos, que ha sido justamente denominada por Clau-

dio Esteva Fabregat la *América nuclear.* La segunda área es la América nueva, de tendencia atlántica e importante incidencia europea; de organización virreinal moderna, población más ibérica y asentada en núcleos urbanos y portuarios, de consistencia estratigráfica y social y de acusada fuerza productora y comercial. Se ha advertido la existencia de un lento movimiento histórico, que se inicia precisamente en el último cuarto del siglo XVIII, para perdurar durante todo el XIX y alcanzar su plenitud en el XX, que consiste en la basculación de la vida histórica desde esta América hispánica, tradicional, replegada, hacia la nueva América activa y renovada.

Pero no es menos importante el fenómeno en virtud del cual podemos apreciar cómo la independencia se adelanta a tales procesos sociales y políticos de un modo considerable en la América atlántica, especialmente en los dos grandes centros urbanos de Buenos Aires y Caracas, proporcionando los primeros modelos de emancipación y, por el contrario, resultan mucho más tardíos los procesos emancipadores o independientes del mundo del Pacífico, centrado concretamente en torno a los dos grandes virreinatos de México y el Perú en la América volcada hacia el Pacífico.

Efectivamente, en América se había producido la aparición de un *sujeto estratégico*, que se asienta sobre un cuadrilátero estructural: Virreinato de Buenos Aires —creado en 1776—, Intendencia de Caracas —también creada en ese año—, Comandancia General de las Provincias Internas del Norte de la Nueva España —igualmente, en 1776— y, por último, la potenciación del valle del Mississippi en torno a la Luisiana, como región de absorción de posibles influencias anglosajonas en donde, como hemos visto, se produjo la suerte decisiva del futuro movimiento de independencia norteamericano. Se trata de una estructura estratégica atlántica, que rebaja de un modo considerable la preeminencia que, hasta este momento, tenían en el conjunto continental los dos virreinatos de Nueva España y Perú y que, en definitiva, está respondiendo a la tendencia de basculación hacia el Atlántico de la América nueva respecto al Pacífico de la América tradicional.

Simultáneamente, se impuso la fundamental innovación de las Intendencias, cuyo significado fue ante todo de esencial acción regionalizadora u organización económica del territorio, en función del sujeto estratégico atlántico. El objetivo inmediato de este sujeto se orienta a la defensa territorial y marítima del comercio frente a Inglaterra, en razón

no sólo de su preeminencia económica, sino sobre todo por los enclaves que esta potencia tenía en las áreas del Caribe y del Atlántico: Florida, Belice, Jamaica, Indias Occidentales, Guayana, Malvinas y prácticamente la costa brasileña. La momentánea recuperación de las Malvinas en 1774, el largo contencioso de la colonia de Sacramento y los esfuerzos del conde de Floridablanca por firmar la paz con Portugal y proceder a la delimitación fronteriza en América (1777), no permiten dudar acerca de los objetivos de seguridad de la nueva estrategia elaborada con vistas a la reforma americana en su doble vertiente comercial y política.

De manera, pues, que los esfuerzos de la reforma del siglo XVIII no tienden, como se ha dicho ligeramente, a producir una reconquista burocrática, sino a un intento muy serio de originar las condiciones óptimas para un nuevo condicionamiento que apunta a los siguientes objetivos: creación de fronteras naturales delimitadoras de áreas de exclusividad comercial; potenciación de sociedades criollas y peninsulares con intereses comunes; atención preeminente al frente atlántico; sustitución de la idea de defensa por una mayor operatividad; vinculación de las zonas de interés estratégico con sectores de refuerzo, arco continental pacífico, golfo de México, arco marítimo Caracas-Antillas-Valle del Mississippi; finalmente, tendencia a la regionalización operativa mediante la política de Intendencias.

Es decir, el sistema político nos pone en presencia de una coherencia innegable, pero en América los efectos se traducen en una importante serie de variables; en primer lugar, porque una reforma en profundidad, como se planificó, implicaba un serio reforzamiento de la estructura burocrática a través de las nuevas instituciones, lo cual produjo un inmediato aumento de la resistencia de los intereses locales por parte de los Cabildos, reducto de las sociedades urbanas criollas, cuya desconfianza provinciana no alcanzaba a comprender los objetivos estratégicos de la reforma. En segundo lugar, porque el reformismo produjo como consecuencia inmediata el incremento rigorista de la presión fiscal, que se puso de manifiesto en la amplia serie de motines, rebeliones y movimientos contrarreformistas cuyos ejemplos más característicos fueron la rebelión peruana de Túpac Amaru (1780) y la revuelta mexicana del cura Hidalgo (1810). En tercer lugar, la apariencia de intento peninsular de recuperación que hacía recordar el sistema monopolista alarmó a los comerciantes criollos de un modo espectacular, aprestándose éstos a defender con todo vigor sus propias iniciativas; en este sentido presen-

tan un interés especial las Sociedades Económicas de Amigos del País y sobre todo los Consulados de Comercio, en los que se formula una mentalidad burguesa de sentimiento criollo. Y desde una perspectiva peninsular no cabe duda de que los ataques reformistas contra el monopolio andaluz crearon una actitud de recelo, tensión y antagonismo en la burguesía gaditana que, acaso, pudo originar la agresividad y crítica contra el programa reformista.

Todo este programa, colosal e importantísimo, tuvo sin embargo un tremendo e importante condicionante, que consistió en la capacidad de mantenimiento y dominio de las rutas atlánticas que, desde la muerte de Carlos III en 1788, produjo una constante e inevitable caída en el esfuerzo y la tensión por mantenerlo, hasta alcanzar su momento culminante en la desgraciada derrota de Trafalgar, en el año 1805. A partir de ese momento va a predominar la incomunicación y esta incomunicación es la que va a hacer posible la elaboración del movimiento de independencia americana, dirigida por importantes minorías criollas que, una vez más, se encuentran mucho más vinculadas a las ofertas comerciales inglesas que a los planteamientos políticos y éticos españoles. Es por consiguiente en este momento cuando se va a producir la caracterización efectiva y evidente de toda la línea de derrumbe política española en América, hasta conducir a la independencia, que alcanzará su momento culminante después de la breve detención supuesta por el envío del ejército del general Morillo a Venezuela y que va a concluir con las grandes campañas continentales, apoyadas esencialmente por Inglaterra, que dieron como consecuencia la victoria final criolla en Ayacucho, en el año 1824.

La incomunicación atlántica había producido la pérdida de los reinos españoles ultramarinos, quedándole solamente a la Monarquía española las provincias de Ultramar, compuestas fundamentalmente por las islas del Caribe.

APÉNDICES

BIBLIOGRAFÍA

La historia de España ha estado permanentemente vinculada al mar, de modo que los destinos históricos y las directrices fundamentales de los procesos que los componen son una acción de efecto constante en las tendencias políticas, sociales y económicas que han aflorado a la superficie de su historia y que discurren profundas como elementos caracterizadores esenciales de sus estructuras y mentalidades. Ya el maestro Jaime Vicens Vives hablaba de los *rumbos oceánicos* de la España moderna como un componente de imprescindible utilización para la comprensión de sus movimientos políticos expansivos. Ello ha originado, lógicamente, una abrumadora bibliografía que resulta absolutamente imposible siquiera mencionar aquí. Remitimos, en todo caso, a los dos considerables volúmenes publicados por la Subsecretaría de la Marina mercante con el título de *Bibliografía del Mar* (1977), que ofrecen respuesta cumplida a cualquier exigencia informativa en tal materia.

Conviene advertir, respecto al capítulo de *fuentes,* la enorme importancia de las series documentales de los cuatro grandes archivos nacionales: Archivo General de Indias, Archivo General de Simancas, Archivo Histórico Nacional y Archivo de la Corona de Aragón, remitiendo a los respectivos catálogos existentes. También debemos mencionar la documentación conservada en el Museo Naval, en especial la Colección de Manuscritos de Navarrete (*apud* V. V. Vela, *Índice,* Madrid, 1946) y las series del Viso del Marqués; en la Real Academia de la Historia, de manera especial, la colección Muñoz (*Catálogo* en 3 tomos, Madrid, 1954-1956) y Biblioteca de Palacio Real (Domínguez Bordona, *Manuscritos de América,* Madrid, 1935). De especial importancia son las colecciones documentales, de las que hay que destacar la *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España* (CODOIN), 12 vols. (*Catálogo* de J. Paz, 1930) y la *Colección de Documentos de Indias,* de Pacheco, Cárdenas y Torres de Mendoza, Madrid, 42 vols., 1864-1884, continuada por la Real Academia de la Historia como *Colección de Documentos... Ultramar,* Madrid, 25 vols.,

1885-1932 (*Catálogo* de E. Schäffer, continuado por R. Konetzke, Madrid, 2 vols., 1946-1947). También debemos citar las importantes colecciones de viajes, entre las cuales destacan la de Martín Fernández Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo* XV, Madrid, 5 vols., 1837 (reed. 1954-55, 3 vols., en la Nueva Biblioteca de Autores Españoles), la *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos,* Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1943 y ss., la colección francesa de H. Ternaux Compans y la inglesa (2 series) de la Hakluyt Society, 209 vols. Tiene también importante valor la obra de Miguel Terracina, *Historia general de los viajes,* Madrid, 1763-1791, 28 tomos.

Resultan de interés las ediciones efectuadas de cartografía americana; así, citamos la obra *Mapas españoles de los siglos* XV-XVII, Madrid, 1951; la de Francisco Vindel, *Mapas de América en los libros españoles de los siglos* XVII *a* XVIII, Madrid, 1955, y la monumental *Cartografía de Ultramar,* del Servicio Geográfico del Ejército, Madrid, 1949-1955. La riqueza cartográfica que se conserva en los depósitos y archivos españoles es única y extraordinariamente importante, así como los mapas españoles que es posible localizar en archivos extranjeros.

Existe también una amplia y dilatada nómina de obra escritas en épocas históricas que bien podemos considerar como obras «clásicas» y que son exponente de la importancia y atención que las cuestiones navales suscitaron en la España de los siglos XV al XVIII. Así, podemos citar las obras de Thomé Cano, *Arte para fabricar... naos de guerra,* Sevilla, 1611; Andrés Muñoz, *Instrucción y Regimiento del año 1563,* Sevilla, 1602; *Ordenanzas para fabricar galeones,* Madrid, 1613; Antonio Capmany y Montpalau, *Memorias sobre la Marina de Barcelona,* 5 vols., Barcelona, 1779-1792; Martín Fernández de Enciso, *Suma de Geografía,* Sevilla, 1519; Francisco Faleiro, *Tratado de la Esphera y del arte de marear,* Sevilla, 1535; Martín Cortés, *Breve compendio de la sphera y de la arte de navegar,* Sevilla, 1551; Pedro de Medina, *Regimiento de Navegación,* Sevilla, 1552; Rafael Pardo de Figueroa, *Regimiento de navegación...,* Sevilla, 1563; Rodrigo Zamorano, *Compendio del arte de navegar,* Sevilla, 1581; Pedro de Syra, *Arte de la navegación,* Valencia, 1602; Andrés García de Céspedes, *Regimiento de navegación,* Madrid, 1606, libros estos seis últimos que fueron los primeros que se escribieron en Europa sobre el arte de navegación, y reiteradamente traducidos y publicados en muchas ediciones en inglés, francés y alemán, lo cual permitió al almirante Julio Guillén Tato escribir su gallardo y famoso opúsculo *Europa aprendió a navegar en libros españoles.* Otros libros «clásicos» son los de Lorenzo Ferrer Maldonado *Imagen del mundo sobre la esfera,* Alcalá, 1626, y el de Pedro Porter y Casenate *Reparo o errores de la navegación española,* Zaragoza, 1634.

Las grandes obras de la historia global sobre conjuntos geo-históricos tuvieron su punto de arranque en la del eminente historiador francés Fernand Braudel, en 1949, cuando publicó su gran obra, traducida al español en Méxi-

co en 1953, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II,* que supuso un cambio radical en la metodología y el concepto histórico que inició su singladura de la comprensión, diferenciando los tiempos de los hechos con los de las estructuras y las técnicas. Treinta años después, el gran historiador culminaría su aportación histórica con la monumental *Civilización material, Economía y Capitalismo,* ed. esp. de Alianza Editorial, Madrid, 1984, 3 vols., que es, en realidad, una importante historia del Atlántico y la formación en su gigantesca cuna de sociedades, economías y civilizaciones. La obra se encuentra dividida en tres grandes aspectos, cada uno de los cuales abarca un volumen: «Las estructuras de lo cotidiano», «Los juegos del intercambio» y «El tiempoo del mundo». El significado ha sido explicado por el propio autor en un librito, de imprescindible lectura, que se titulada *La dinámica del capitalismo,* Madrid, 1985. La obra trata, en efecto, de estudiar la formación del capitalismo en el escenario atlántico desde el siglo XV al XVIII.

En esa línea de historia global de grandes conjuntos marítimos, se inscriben tres libros absolutamente fundamentales: el de Pierre y Huguette Chaunu *Sevilla et l'Atlantique (1504-1650),* París, 1955-1960, trabajo ingente de índole estructural, análisis coyuntural y base estadística cuantitativa, en el cual se hace el estudio del tráfico y los asentamientos de índole económica de los españoles desde el monopolio comercial de Sevilla. Las opiniones sobre esta gran obra ofrecen un abanico considerable de criterios que, en cierto modo, quedan recogidos en crítica de Brulez, «Seville et l'Atlantique: quelques reflexions critiques», *Révue Belge de Philologie et Histoire,* 1964, pero casi siempre se orientan hacia posiciones defensivas de índole tradicional, frente a un método histórico todavía no suficientemente asimilado ni comprendido, que muy poco o nada tiene que ver con las posiciones de C. H. Haring, *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos,* París-Brujas, 1939. El segundo libro inserto en esa línea es el de Frédéric Mauro, *Portugal el l'Atlantique au XVII siècle,* París, 1960, que forma serie con los libros del mismo autor consagrados a la historia económica brasileña y que obliga a tener en cuenta su excelente libro *Des produits et des hommes,* París, 1972; por último, el tercero es el de Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778),* Sevilla, 1976, obra que estuvo precedida por la del mismo autor *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana* (Sevilla, 1972), que es, en realidad, una culminación de la etapa estudiada en el libro citado en primer lugar, donde se investiga la responsabilidad del comercio colonial en la situación anquilosada de la evolución económica española que, en un siglo generalmente caracterizado por la dinámica, se caracteriza en este aspecto por inequívocos síntomas de frustación y estancamiento. Al plantearse el autor cuáles fueron las razones de esta parálisis —más acentuada, si cabe, en comparación con otras naciones europeas coetáneas— le

lleva a ampliar los círculos de análisis histórico con objeto de tratar de comprender las razones en el campo de la política económica, el ordenamiento jurídico, fiscal y administrativo, es decir, todo el sistema de relaciones —en el plano estructural— que puedan repercutir sobre el tráfico comercial propiamente dicho. Las conclusiones de García-Baquero coinciden —anticipándose— con las de Braudel, en el sentido del incremento de la respiración histórica, especialmente en el aspecto económico como característica global de época, que exige la explicación de por qué se producen desequilibrios, crisis y retrocesos regionales en una tendencia general de crecimiento de la producción agraria y manufacturera e intensificación del comercio.

Al margen de esta línea, la bibliografía se orienta, bien el sentido tradicional, para lo cual es recomendable la obra de F. Pérez Embid y F. Morales Padrón *Bibliografía Española de Historia Marítima,* Sevilla, 1962, y para los aspectos técnico y científico la de J. M. López Piñero, L. Peset, L. García Ballester y J. R. Zaragoza *Bibliografía histórica sobre la ciencia y la técnica en España,* 2 vols., Valencia-Granada, 1973. Respecto a los aspectos históricos del Descubrimiento, además del libro clásico de Parias, *Historia Universal de las Exploraciones,* Madrid, Espasa-Calpe, 1960, hay que citar las decisivas e importantes obras de investigación, tan renovadoras en tantos aspectos, del profesor Juan Manzano y Manzano *Colón descubrió América del Sur en 1494,* Caracas, 1974, *Colón y su secreto,* Madrid, 1976, y, sobre todo, la última, *Los Pinzones y el Descubrimiento de América,* Madrid, 3 vols., 1988. También es este aspecto son decisivas las obras de Consuela Varela, Juan Gil, Edmundo O'Gorman y la colección *La Corona y los pueblos americanos,* dirigida por Mario Hernández Sánchez-Barba, de modo especialísimo el tomo segundo de la misma, de la que es autor el director de la colección, titulada *La Corona y el Descubrimiento de América,* donde se estudia, en conjunto y con metodología global, el proceso del Descubrimiento como obra de las generaciones españoles de 1480 y 1505, formando el tramo histórico 1480, es decir, desde el acuerdo con Portugal de Alcaçovas sobre las islas Canarias, hasta la aparición cartográfica de América como continente exento de Asia, lo cual ocurre en la serie de Diego Ribero, el gran cartógrafo de la Casa de la Constratación. Como obra de conjunto de enfoque histórico-cultural, resulta altamente recomendable la excelente monografía de Francisco Esteve Barba *Cultura virreinal,* Barcelona, 1965, que forma parte de la gran *Historia de América y de los pueblos americanos*, dirigida por el eminente sabio historiador D. Antonio Ballesteros y Beretta, y que fue publicada por Editorial Salvat.

Los temas científicos son de gran importancia para la historia de la navegación, destacando el excelente libro de José María López Piñero *El arte de navegar en la España del Renacimiento,* Barcelona, Labor, 1986, junto con los muy técnicos de D. Salvador García Franco, publicados por el Museo Naval, sobre

los cuatro términos de la navegación. Sigue teniendo un máximo valor el trabajo de R. Beltrán de Róspide «América en tiempo de Felipe II según el cosmógrafo cronista Juan López de Velasco», *Boletín de la Real Sociedad Geografica,* núm. 56, pág. 35-77. Para la historia de la geografía continúa teniendo alto valor la obra de J. Bécker *Los estudios geográficos en España. Ensayo de una historia de la geografía,* Madrid, 1917, así como la de K. Kretschmer *Die Entdeckung Amerikas in ihrer Bedeutung fur die Geschichte des Wetbildes,* 2 vols., Berlín, 1892, y de M. Fernández de Navarrete *Biblioteca Marítima Española,* 2 vols., Madrid, 1851, e igualmente la de Cesáreo Fernández Duro *Disquisiciones náuticas,* 6 vols., Madrid, 1876-81.

Sobre la historia de la náutica, además de los libros y artículos de Julio F. Guillén Tato, recogidos sistemáticamente por Julio Tato en 1979 (*Boletín de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias),* hemos de citar las obras de Salvador García Franco *Historia del arte y ciencia de navegar,* Madrid, 2 vols., 1947, y la citada anteriormente, y del sabio J. M. Millás Vallicrosa «Náutica y cartografía en la España del siglo XVI», *Nuevos estudios sobre historia de la ciencia española,* Barcelona, 1960. Es muy importante la obra de F. Olesa Muñido *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII,* 2 vols., Madrid, 1968.

En relación con la cartografía, hay que destacar la gran obra de G. R. Crone *Maps and their Makers,* Londres, 1953, así como los estudios publicados con motivo del Congreso del Infante D. Enrique de Lisboa, en el año 1960. De Guillén Tato, *Cartografía marítima española. En torno a varios de los problemas de su estudio,* Madrid, 1943, y del portugués Armando Cortesão, *Cartografia e cartógrafos portugueses dos seculos XV e XVI (Contribuçao para un estudo completo),* Lisboa, 1935; R. A. Laguarda Trías, *La aportación científica de mallorquines y portugueses a la cartografía náutica en los siglos XIV al XVI,* Madrid, 1963; J. Rey Pastor y E. García Camarero, *La cartografía mallorquina,* Madrid, 1960. En relación con los aspectos de la arquitectura naval sigue manteniendo plena validez la obra clásica de G. de Artiñano y de Galdácano, *La arquitectura naval española en madera,* Barcelona, 1920, aunque recientemente los trabajos de Martínez Hidalgo y, sobre todo, de José Casado han supuesto una renovación considerable de métodos y de aportaciones documentales; citemos, además, los trabajos científicos que han sido montados para la construcción de las dos carabelas y la nao con motivo del quinto centenario del Descubrimiento de América.

Conviene, por último, citar las tres grandes obras clásicas que continúan teniendo plena validez, de M. de la Puente y Olea, *Los trabajos geográficos de la Casa de Contratación,* Sevilla, 1900; J. Pulido Rubio, *El piloto mayor de la casa de Contratación de Sevilla. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos,* Sevilla, 1950, así como la de Ernesto Schäffer, *El Consejo Real y Supremo de las Indias,* 2 vols., Sevilla, 1935-47. Del gran maestro del americanismo es-

pañol D. Antonio Ballesteros Beretta, además de su gran obra, la más importante escrita sobre Colón, *Cristóbal Colón y el Descubrimiento,* 2 vols., Barcelona, 1945, hay que mencionar su obra póstuma *La Marina cántabra y Juan de la Cosa,* Santander, 1954, así como en la «Historia de América y de los pueblos americanos», la *Génesis del Descubrimiento,* cuya segunda parte, escrita por J. Cortesão, se dedica a *Los Portugueses.*

ÍNDICE ONOMÁSTICO

ÍNDICE TOPONÍMICO

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de junio de 1992.

El libro *El mar en la historia de América,* de Mario Hernández Sánchez-Barba, forma parte de la Colección «Mar y América», dirigida por el Almirante Fernando de Bordejé, Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

COLECCIÓN MAR Y AMÉRICA

- Tráfico de Indias y política oceánica.
- Armadas españolas de Indias.
- Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII.
- El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones.
- Las naves del Descubrimiento y sus hombres.
- España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur.
- El mar en la historia de América.

En preparación:

- La Marina española en la emancipación de Iberoamérica.
- Expansión holandesa en el Atlántico (1590-1800).
- Piratas y bucaneros.
- Cuatro siglos de cartografía en América.
- Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste.
- Función y evolución del galeón para la Carrera de Indias.
- La Marina en el gobierno y administración de Indias.
- Navegantes portugueses.
- Navegantes franceses.
- Navegantes británicos.
- Navegantes italianos.
- Navegantes españoles.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.



EDITORIAL
MAPFRE